

UNIVERSIDADE FEDERAL DOS VALES DO JEQUITINHONHA E MUCURI
Programa de Pós-Graduação em Saúde, Sociedade e Ambiente

Fábio de Jesus Santos

**COMPREENSÃO DOS FATORES QUE MOTIVAM OS MOTOCICLISTAS A SE
EXPOREM AOS RISCOS DE ACIDENTES NO TRÂNSITO**

Diamantina/MG

2016

Fábio de Jesus Santos

**COMPREENSÃO DOS FATORES QUE MOTIVAM OS MOTOCICLISTAS A SE
EXPOREM AOS RISCOS DE ACIDENTES NO TRÂNSITO**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação *Stricto Sensu* em Saúde, Sociedade e Ambiente da Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre.

Área de concentração: Promoção da saúde, prevenção e controle de doenças.

Orientadora: Rosane Luzia de Souza Morais
Coorientadora: Silvia Regina Paes

Diamantina/MG

2016

Ficha Catalográfica-Serviço de Bibliotecas/UFVJM
Bibliotecária Viviane Pedrosa
CRB6-2641

S237c 2016	<p>Santos, Fábio de Jesus</p> <p>Compreensão dos fatores que motivam os motociclistas a se exporem aos riscos de acidentes no trânsito/Fábio de Jesus Santos – Diamantina: UFVJM, 2016.</p> <p>93 p.</p> <p>Orientadora: Profa. Dra. Rosane Luzia de Souza Moraes Coorientadora: Profa. Dra. Silvia Regina Paes</p> <p>Dissertação (Mestrado em Saúde, Sociedade e Ambiente) - Faculdade de Ciências Biológicas e da Saúde. Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri.</p> <p>1. Acidentes de trânsito 2. Motocicletas 3. Conhecimentos, atitudes e prática em saúde I. Título.</p> <p>CDD 614</p>
---------------	--

Elaborada com dados fornecidos pelo (a) autor (a)

FÁBIO DE JESUS SANTOS


**COMPREENSÃO DOS FATORES QUE MOTIVAM OS MOTOCICLISTAS A
SE EXPOREM AOS RISCOS DE ACIDENTES NO TRÂNSITO**

Dissertação apresentada ao
PROGRAMA DE PÓS GRADUAÇÃO
EM SAÚDE, SOCIEDADE E
AMBIENTE, nível de MESTRADO
como parte dos requisitos para
obtenção do título de MESTRE

Orientador : Prof.^a Dr.^a Rosane Luzia
De Souza Moraes

Data da aprovação : 18/08/2016


Prof.ª Dr.ª SILVIA REGINA PAES - UFVJM


Prof.ª Dr.ª ANGELINA DO CARMO LESSA - UFVJM


Prof. Dr. MARCUS ALESSANDRO DE ALCANTARA - UFVJM


Prof.ª Dr.ª ROSANE LUZIA DE SOUZA MORAIS - UFVJM

DIAMANTINA

Aos meus pais, Geraldo e Maria de Jesus, que sempre me apoiaram na busca pelo ensino, que possibilitaram minha formação como ser humano capaz de enxergar a luz o mais distante possível e encarar os desafios proporcionados pela vida.

AGRADECIMENTOS

A Deus, pela vida maravilhosa, com muita saúde e disposição para percorrer todos os caminhos e por ter colocado pessoas tão especiais na minha vida que contribuíram para o meu crescimento pessoal e profissional.

À minha esposa Glícia, que foi parceira a todo o momento nesta difícil caminhada.

Aos meus irmãos, Flávio, Marcelo e Wagner que sempre me apoiaram e ajudaram na busca do conhecimento.

À minha tia Maria Geralda e o seu esposo Raimundo Soares que me acolheram em Diamantina, com muito amor e carinho, oferecendo total apoio.

À minha orientadora Rosane Morais, que foi muito paciente e compreensiva entendendo as dificuldades que enfrentei ao longo do mestrado, pelas orientações realizadas acima de tudo com muito respeito e profissionalismo.

À coorientadora Silvia Regina Paes, que contribuiu para a melhoria do trabalho, com seu olhar além dos limites percebíveis.

A todos os demais professores do mestrado que me acolheram tão bem no curso, contribuíram infinitamente para o meu crescimento profissional.

Aos professores da educação básica, ensino médio, graduação e pós-graduação que contribuíram para minha formação enquanto pessoa, enquanto profissional e em especial aos que me ajudaram e incentivaram com a descoberta da pesquisa científica, professores Marcos Luciano Pimenta Pinheiro, Leida Calegário de Oliveira, Liliane da Consolação Campos Ribeiro, Livia Cozer Montenegro e Virgínia Mascarenhas Nascimento Teixeira.

Aos colegas de mestrado, principalmente a Ana Caldeiras que foi parceira de viagem e me ajudou em vários momentos.

Aos profissionais da Fundação Hospitalar do Estado de Minas Gerais (FHEMIG) e do Hospital João XXIII que contribuíram com o desenvolvimento da pesquisa.

Aos colegas do centro cirúrgico do Hospital João XXIII, que me apoiaram e trocaram os plantões comigo, possibilitando meu deslocamento para Diamantina.

Aos colegas do Setor de Apoio à Saúde do Centro Pedagógico da UFMG, que me apoiaram e ajudaram na reta final do Mestrado.

Aos amigos e colegas que sempre estiveram por perto ajudando e contribuindo de diversas formas.

Aos membros da banca de qualificação e defesa, professores Marcus Alessandro Alcântara, Leida Calegário de Oliveira e Angelina do Carmo Lessa, pelas contribuições ao trabalho.

Aos motociclistas entrevistados que contribuíram com o desenvolvimento desta pesquisa.

RESUMO

Aproximadamente 1,24 milhões de pessoas morrem por ano em acidentes de trânsito em todo o mundo, sendo que 23% destas mortes ocorrem com os motociclistas e entre 20 e 50 milhões sofrem traumatismos não fatais. O Brasil é o quinto país no mundo em número de mortes por acidentes de trânsito, sendo que entre os anos de 1996 a 2009 a taxa de mortalidade por acidente de motocicletas aumentou em 800%. Este estudo objetivou identificar e compreender os fatores que motivam os motociclistas a escolherem a motocicleta como um meio de transporte, verificar se eles percebem o risco ao conduzir uma motocicleta, identificar possíveis comportamentos inseguros e conhecer atitudes de prevenção de acidentes praticadas por eles. Optou por um estudo qualitativo do tipo estudo de caso, desenvolvido com os motociclistas vítimas de acidentes de trânsito que deram entrada no centro cirúrgico do Hospital João XXIII, localizado na cidade de Belo Horizonte/MG, no mês de março de 2016. O método de coleta de dados foi a entrevista semiestruturada, gravada na forma de áudio, com posterior transcrição. Os documentos foram analisados na perspectiva da análise de conteúdo por categoria temática. Dos 15 motociclistas, todos eram homens, sendo a média de idade igual a 26,9 anos. Os fatores motivacionais revelados foram: o ganho no tempo, a economia proporcionada pelo veículo, o gosto pela motocicleta, o fato de ser um veículo mais rápido, a praticidade, a agilidade, o fato de ser mais barato, a situação de que a condição financeira é de ter uma moto e a situação de ser o único veículo disponível no momento para uso do sujeito. Os motociclistas perceberam o risco a que estão expostos, porém apresentaram esta percepção com enfoques diferentes, como a percepção clara do risco, o risco relacionado a terceiros, relacionado ao condutor, associado à exposição corporal, o risco contínuo e também o risco direto não percebido pelo motociclista. Os comportamentos inseguros foram: falta de atenção, alta velocidade, andar no corredor, pressa demais, ultrapassagem perigosa, costurar no trânsito, agir por impulso, uso de bebida alcoólica, conduzir sem condições alimentares e exibicionismo. As atitudes de prevenção de acidentes reveladas foram: prestar atenção, andar devagar, respeito às sinalizações, não realizar manobras perigosas no trânsito, realizar manutenção contínua da motocicleta, manter distância entre veículos, utilizar seta adequadamente e sair de casa mais cedo. Entende-se que a motivação pode ser criada ao longo da vivência dos motociclistas que são estimulados por questões sociais e culturais. No contexto atual observa-se que o meio de produção capitalista age influenciando e/ou determinando o modo de vida das pessoas. A pesquisa revelou a relação do uso da motocicleta com as necessidades trabalhistas. A hospitalização dos motociclistas não

demonstrou ser uma condição que limitasse as respostas deles em prol dos objetivos investigados. Os resultados encontrados foram semelhantes a alguns estudos realizados no Brasil, porém destaca-se a relação entre o fator tempo e o aspecto financeiro como um conjunto quase que obrigatório para o motociclista na escolha do meio de transporte.

Palavras-chave: Acidentes de trânsito. Motocicletas. Conhecimentos, atitudes e prática em saúde.

ABSTRACT

About 1,240,000 people die every year in traffic accidents in the world, with 23% of these deaths occur with motorcyclists and between 20 and 50,000,000 suffer non-fatal injuries. The Brazil is the fifth country in the world in number of deaths from traffic accidents, and between the years of 1996 to 2009 accident mortality rate of motorcycles increased by 800%. This study aimed to identify and understand the factors that motivate the bikers to choose the motorcycle as a means of transport, check if they perceive the risk while driving a motorcycle, identify potential unsafe behavior and meet accident prevention attitudes practiced by them. Opted for a qualitative study of case study type, developed with the biker's victims of traffic accidents who checked in the operating room of the John XXIII Hospital, located in the city of Belo Horizonte/MG, in the month of March 2016. The method of data collection was the semi-structured interview, recorded in the form of audio, with subsequent transcription. The documents were analyzed from the perspective of content analysis by thematic category. Of the 15 riders, all were men, the median age being equal to 26.9 years. The motivational factors revealed were: the gain in time, the economy provided by the vehicle, the taste for motorcycles, the fact of being a vehicle faster, practicality, agility, being cheaper, the situation of the financial condition is to have a motorcycle and the situation to be the only vehicle available at the time for use of the subject. Motorcyclists realized the risk to which they are exposed, but presented this perception with different approaches, as the clear perception of risk, the risk related to third parties, related the driver associated with the display, continuous risk and also the direct risk is not perceived by the biker. Unsafe behaviors were: lack of attention, high speed, walking in the hallway, in a flash, dangerous overtaking, sew in traffic, acting on impulse, use of alcohol, driving while impaired and exhibitionism. The attitudes of accident prevention revealed were: pay attention, walk slowly, about the signs, not perform dangerous maneuvers in traffic, perform ongoing maintenance of motorcycle, maintaining distance between vehicles, use arrow keys properly and leave home early. It is understood that motivation can be created along the experience of riders that are stimulated by social and cultural issues. In the current context it is observed that the means of capitalist production acts influencing and/or determining the way of life of the people. The survey found the use of the motorcycle with the labor needs. The hospitalization of riders not shown to be a condition that limited their responses for the investigated. The results were similar to some studies conducted in Brazil, but the relationship between the time factor and the financial aspect as a set almost mandatory for the biker in the choice of means of transport.

Key-words: Accidents, traffic. Motorcycles. Health knowledge, Attitudes, practice.

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 -	Formação de categoria intermediária na perspectiva da motivação.....	32
Quadro 2 -	Formação da categoria final motivação.....	39
Quadro 3 -	Formação de categoria intermediária na perspectiva da percepção de risco	41
Quadro 4 -	Formação da categoria final percepção de risco.....	48
Quadro 5 -	Formação de categoria intermediária na perspectiva dos comportamentos inseguros.....	49
Quadro 6 -	Formação da categoria final comportamentos inseguros.....	55
Quadro 7 -	Formação de categoria intermediária na perspectiva das atitudes de prevenção de acidentes.....	57
Quadro 8 -	Formação da categoria final atitudes de prevenção de acidentes.....	60

LISTA DE SIGLAS

CEP	-	Comitê de Ética em Pesquisa
FHEMIG	-	Fundação Hospitalar do Estado de Minas Gerais
SRPA	-	Sala de Recuperação Pós Anestésica
SUS	-	Sistema Único de Saúde
TCLE	-	Termo de Consentimento Livre e Esclarecido
UFVJM	-	Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri
VIVA	-	Sistema de Vigilância de Violências e Acidentes

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	15
2	OBJETIVOS.....	19
2.1	Objetivo geral.....	19
2.2	Objetivos específicos.....	19
3	REFERENCIAL TEÓRICO.....	20
3.1	Motivação.....	20
3.2	Percepção de risco.....	21
3.3	O espaço e o tempo.....	22
4	MATERIAL E MÉTODO.....	26
4.1	Tipo de estudo.....	26
4.2	Local e participantes.....	26
4.3	Método de coleta de dados.....	26
4.4	Procedimentos para a coleta de dados.....	27
4.5	Análise dos dados.....	27
5	RESULTADOS E DISCUSSÃO.....	29
5.1	Caracterização dos Participantes do Estudo.....	29
5.2	Categorias Temáticas.....	31
5.2.1	Fatores motivacionais.....	31
5.2.1.1	Categorias Iniciais.....	31
5.2.1.2	Categorias Intermediárias.....	32
5.2.1.2.1	O tempo.....	32
5.2.1.2.2	Aspectos financeiros.....	34
5.2.1.2.3	Gosto pela motocicleta.....	37
5.2.1.2.4	Único veículo disponível.....	38
5.2.1.3	Considerações sobre a categoria Motivação.....	39
5.2.2	Percepção de risco.....	41
5.2.2.1	Categorias Iniciais.....	41

5.2.2.2	Categorias Intermediárias.....	41
5.2.2.2.1	Risco evidente.....	42
5.2.2.2.2	Risco relativo.....	44
5.2.2.2.3	Risco direto não percebido.....	46
5.2.2.3	Considerações sobre a categoria percepção de risco.....	47
5.2.3	Comportamentos inseguros.....	48
5.2.3.1	Categorias Iniciais.....	48
5.2.3.2	Categorias Intermediárias.....	49
5.2.3.2.1	Compressão do espaço.....	50
5.2.3.2.2	Compressão do tempo.....	51
5.2.3.2.3	Percepções alteradas.....	52
5.2.3.2.4	Condições físicas inadequadas.....	53
5.2.3.2.5	Exibicionismo.....	54
5.2.3.3	Considerações sobre a categoria comportamentos inseguros.....	54
5.2.4	Atitudes de prevenção de acidentes.....	56
5.2.4.1	Categorias Iniciais.....	56
5.2.4.2	Categorias Intermediárias.....	56
5.2.4.2.1	Percepção segura.....	57
5.2.4.2.2	Leis de trânsito.....	58
5.2.4.2.3	Exposição do veículo.....	59
5.2.4	Considerações sobre a categoria Atitudes de prevenção de acidentes.....	60
6	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	62
REFERÊNCIAS		66
APÊNDICES		70
APÊNDICE A -	TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO (TCLE).....	70
APÊNDICE B -	ROTEIRO DA ENTREVISTA.....	72
APÊNDICE C -	FORMULÁRIO SOCIODEMOGRÁFICO.....	73
APÊNDICE D -	FORMAÇÃO DE CATEGORIA INICIAL NA PERSPECTIVA DA MOTIVAÇÃO.....	74

APÊNDICE E -	FORMAÇÃO DE CATEGORIA INICIAL NA PERSPECTIVA DA PERCEPÇÃO DE RISCO.....	77
APÊNDICE F -	FORMAÇÃO DE CATEGORIA INICIAL NA PERSPECTIVA DOS COMPORTAMENTOS INSEGUROS.....	80
APÊNDICE G -	FORMAÇÃO DE CATEGORIA INICIAL NA PERSPECTIVA DAS ATITUDES DE PREVENÇÃO DE ACIDENTES.....	82
ANEXOS	84
ANEXO A -	CARTA DE ANUÊNCIA.....	84
ANEXO B -	APROVAÇÃO DO COMITÊ DE ÉTICA EM PESQUISA DA UFVJM.....	85
ANEXO C -	APROVAÇÃO DO COMITÊ DE ÉTICA EM PESQUISA DA FHEMIG.....	90

1 INTRODUÇÃO

Esta pesquisa foi motivada pela prática profissional do enfermeiro, autor do presente trabalho, no centro cirúrgico do Hospital João XXIII de Belo Horizonte do estado de Minas Gerais, em que por meio da análise empírica observou que um número expressivo de motociclistas é submetido a cirurgias diariamente por causas decorrentes de acidentes ocorridos no trânsito e que tal fato está aumentando continuamente.

De acordo com o Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia (2013), em 2001 no Brasil havia aproximadamente 34,9 milhões de veículos automotores e em 2012 este número atingiu aproximadamente 76,1 milhões. Houve um crescimento superior a 100% da frota de veículos.

O número de motocicletas no ano de 2001 era aproximadamente 4,5 milhões e no ano de 2012 chegou a atingir 19,9 milhões, apresentando um crescimento superior a 400% dentro deste período. Pode-se observar que o crescimento populacional no Brasil, nos dois últimos censos demográficos nos anos de 2000 e 2010, foi de 11,8%, isso demonstra a superioridade do crescimento de veículos automotores e motocicletas em relação ao crescimento populacional (INSTITUTO NACIONAL DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIA, 2013).

Este aumento no número de motocicletas é explicado em alguns estudos científicos, como no de Vasconcellos (2008), em que este relata que a partir de 1991 começou a ocorrer um aumento significativo na produção e uso de motocicletas no Brasil, sendo este processo facilitado e estimulado por autoridades públicas responsáveis pelas leis relativas à produção de veículos e determinação de níveis de impostos da indústria, de forma que a indústria desses veículos passou a desfrutar de benefícios fiscais.

Bacchieri e Barros (2011), em uma revisão de literatura realizada sobre a situação dos acidentes de trânsito no Brasil de 1998 até o ano de 2010, apontam alguns fatores que contribuíram para o crescimento, em cinco vezes, no número de motocicleta em relação ao aumento da frota de automóveis. Os autores destacam a eficiência deste meio de transporte e trabalho diante do trânsito congestionado das grandes cidades, associado à ineficiência do transporte coletivo, ao mercado de tele entregas, à possibilidade de renda para jovens sem qualificação profissional e à facilidade de aquisição de uma motocicleta.

Os acidentes de trânsito geram grandes prejuízos para a sociedade, sendo que aproximadamente 1,24 milhões de pessoas morrem em acidentes de trânsito por ano em todo o mundo e entre 20 e 50 milhões de pessoas sofrem traumatismos não fatais, sendo que 23,0%

das mortes de trânsito no mundo ocorrem com os motociclistas (WORLD HEALTH ORGANIZATION, 2013).

O Brasil é o quinto país no mundo em número de mortes por acidentes no trânsito, sendo que a cada ano, aproximadamente 45 mil pessoas morrem por causas relacionadas a acidentes de trânsito no país. Este tipo de violência está sendo considerada uma epidemia no país que envolve especialmente as motocicletas (BRASIL, 2015). Entre os anos de 1996 a 2009 no Brasil, a taxa de mortalidade por acidentes de motocicletas aumentou em 800%, variando de 0,5 para 4,5/100.000 habitantes (MARTINS; BOING; PEREZ, 2013).

No ano de 2013 foram registradas no Sistema Único de Saúde (SUS) 170.805 internações por acidentes no trânsito, sendo que 88.682 (51,9%) dessas foram decorrentes de acidentes com motocicletas que geraram 12.040 mortes, correspondendo a 28% dos mortos no transporte terrestre. O total de gasto com estas internações foi de R\$ 231 milhões com os atendimentos às vítimas dos acidentes, sendo que os gastos com os acidentados de motocicleta chegaram a R\$ 114 milhões (49%), apresentando um crescimento de 170,8% em relação ao ano de 2008. Nesses valores não foram computados gastos com reabilitação, medicação e o impacto em outras áreas da saúde (BRASIL, 2015).

De acordo com o Sistema de Vigilância de Violências e Acidentes (VIVA), um sistema que foi desenvolvido para conhecer o impacto das violências e de acidentes (causas externas) no perfil de morbimortalidade da população e para promover saúde e cultura de paz no contexto do Sistema Único de Saúde (SUS) do Brasil, em uma análise realizada nos serviços sentinelas de urgência e emergência em 11 municípios selecionados nos anos de 2009 a 2011, 59,3% (2.617 acidentes) dos acidentes registrados nestes serviços foram relacionados ao uso da motocicleta como meio de locomoção utilizados pelas vítimas dos acidentes de transporte (BRASIL, 2013).

Apesar do alto risco para acidentes, que os motociclistas estão sujeitos no trânsito, porque a motocicleta ainda é a principal opção de transporte para esses condutores?

Para Vasconcellos (2008) a motocicleta é apontada como uma preferência no transporte público por vários motivos, com destaque para o menor custo e a má qualidade do transporte público em algumas cidades. Pinto (2013) aponta o uso desse veículo como uma forma de gerar renda, considerando que uma motocicleta apresenta um baixo custo para o sujeito, pela facilidade para financiar e apresenta alta fluidez no trânsito.

Lourenço e Martins (2010) e Correia *et al.* (2011) também apontam em seus trabalhos que a profissão com o uso de motocicleta está atraindo alguns jovens pelo fato de ser uma profissão que exige baixa escolaridade, baixa experiência profissional, pela liberdade

de ganhar dinheiro de acordo com a produtividade e também como uma forma de aumentar a renda familiar.

Para Amorin *et al.* (2012) a atividade profissional com o uso de motocicleta consegue absorver pessoas que não tiveram acesso à formação escolar e profissional e dessa forma não conseguiram ter acesso ao mercado formal e tiveram que ingressar no trabalho com motocicleta de modo informal.

No entanto, embora alguns estudos apontem diversos fatores que levam os motociclistas a correrem os riscos no trânsito, Ferreira (2009), Veronese e Oliveira (2006), Silva *et al.* (2008), apontam que é muito importante compreender a motivação da escolha da motocicleta a partir da fala do próprio sujeito.

Silva *et al.* (2008), realizaram um estudo qualitativo, técnica de grupo focal, com *motoboy*s, destacaram que a maior composição de profissionais que utilizam a motocicleta como meio de trabalho eram homens que estavam desempregados e optaram por atuar como *motoboy*s ou mototaxistas como forma de obter alguma renda. A maioria dos profissionais entrevistados apontou que a escolha pela profissão de *motoboy* ou mototaxistas foi devido ao desemprego, o que atuou como fator determinante para o ingresso neste tipo de trabalho. Outra observação neste estudo é que a baixa escolaridade é predominante nesta categoria de profissionais indicando o despreparo desses sujeitos para o exercício de outras profissões, ou seja, a opção pela profissão com uso de motocicleta acaba sendo por falta de opção por outro emprego que exige um nível mínimo de escolaridade.

No entanto, é interessante verificar os fatores motivacionais de motociclistas de um modo geral, não apenas em um grupo específico, como dos *motoboy*s.

Rozestraten (1988) sugere que o trânsito é um sistema formado por três subsistemas, o homem, a via e o veículo, sendo o homem o mais complexo por envolver tanto processos internos como emocionais e psicológicos.

Ferreira (2009) relata em seu trabalho que as características individuais das pessoas determinam seu comportamento ao realizarem uma determinada atividade, sendo que as decisões e atitudes de cada sujeito são diferentes entre si e no trânsito estas características pessoais influenciam diretamente a ocorrência de acidentes. Da mesma forma Marin-Leon e Vizotto (2003), apontam os fatores humanos relacionados a acidentes de trânsito como os que apresentam maiores percentuais de influência sobre os acidentes.

Apesar de que estes autores apontam os fatores humanos como os que mais influenciam sobre os acidentes de trânsito, entende-se neste estudo que os fatores culturais e sociais agem influenciando estes fatores humanos. Pode-se observar este fato apresentado de

forma indireta em alguns estudos como o de Veronese e Oliveira (2006), realizado com motociclistas profissionais, em que os autores afirmam que os motociclistas desempenham suas tarefas para satisfazerem as necessidades sociais, sendo que a sociedade já reconhece a presença desses motociclistas profissionais no trânsito como necessária para atender as demandas sociais. No estudo de Silva *et al.* (2008), realizado com motociclistas profissionais, os *motoboys* reconhecem que são imprudentes no trânsito, porém associam esta imprudência às características inerentes ao trabalho, sendo reconhecida como consequência da organização do trabalho.

A partir da problemática apresentada, considerando o homem como sujeito singular influenciado pelo meio social, percebe-se a necessidade de melhor compreender os fatores que motivam os motociclistas a se exporem aos riscos de acidentes no trânsito ao escolher uma motocicleta como meio de transporte.

Compreender melhor os fatores que motivam os motociclistas a exporem aos riscos de acidentes de trânsito, facilitará a elaboração de políticas públicas que visem intervir de forma direta ou indireta nestes fatores reduzindo a possível exposição desses sujeitos ou até mesmo amenizando os riscos perante o trânsito ao qual estão expostos.

2 OBJETIVOS

2.1 Objetivo geral

- Compreender os fatores que motivam os motociclistas a escolherem a motocicleta como um meio de transporte, na perspectiva do acidentado no período de internação hospitalar.

2.2 Objetivos específicos

- Identificar os fatores que motivam os motociclistas a escolherem a motocicleta como um meio de transporte.
- Verificar se os motociclistas percebem o risco a que estão sujeitos quando conduzem uma motocicleta.
- Identificar possíveis comportamentos inseguros dos motociclistas no trânsito.
- Conhecer atitudes de prevenção de acidentes praticadas pelos motociclistas.

3 REFERENCIAL TEÓRICO

Neste capítulo será apresentado o referencial teórico que dá sustentação à análise do trabalho. Inicialmente será discorrido sobre o processo de motivação dos sujeitos, em seguida, será apresentada uma seção sobre a “percepção do risco”.

Para finalizar, considerando que o profissional motociclista é fruto da necessidade da sociedade, considerando o menor custo e alta fluidez no trânsito das motocicletas (PINTO, 2013; VASCONCELLOS, 2008; VERONESE; OLIVEIRA, 2006) será feita apresentação da abordagem sobre “o espaço e o tempo”, segundo David Harvey (2008).

3.1 Motivação

A escolha de Bergamini (1986) como um dos referenciais para esta pesquisa está relacionada ao fato de que esta autora explica a motivação como fruto de uma construção ao longo da vida, influenciada por diversos fatores, entre estes, o cultural e o social. A perspectiva de Bergamini contribui para entender que cada indivíduo pode ser motivado por questões diversas, a depender de suas experiências, vivências e do meio externo.

A diversidade de interesses dos seres humanos nos permite compreender que eles não fazem as mesmas coisas pelas mesmas razões, sendo que é nesta diversidade que podemos compreender a motivação humana. As pessoas são diferentes umas das outras por nascerem com carga genética diferente, mas não só por isso, também pela vivência diferenciada ao longo da vida com diversas experiências. Assim cada pessoa está voltada à busca de diferentes norteadores de seus comportamentos motivacionais (BERGAMINI, 1986).

Acompanhando a linha de pensamento de Bergamini (1986), pode-se dizer que os fatores que motivam as pessoas a realizarem certos comportamentos podem ser diferentes, ou seja, mesmo procurando atingir os mesmos objetivos, os indivíduos podem ser impulsionados por diversos fatores. De acordo com Bergamini (1986) as teorias que abordam a motivação humana, em sua maioria, conseguiram somente construir conceitos abstratos que não puderam explicar o ser humano em sua maneira particular de motivar-se. A autora coloca ainda que na tentativa de explicar o fenômeno da motivação vários pontos de vista foram construídos em curto espaço de tempo.

Bergamini (1986) relata que existem duas maneiras distintas de pensar sobre motivação, sendo que na primeira as pessoas são motivadas, ou seja, a motivação vem de fora

do indivíduo; na segunda, entende-se que ninguém consegue motivar ninguém, ou seja, a motivação vem do interior do sujeito, sendo uma ação espontânea. A partir desta colocação, a autora distinguiu dois conceitos, o de “movimento” e “motivação”, sendo que o primeiro refere-se aos determinantes do comportamento que são encontrados no contexto ambiental, de forma que, ao retirar a variável externa o “movimento” é cessado. O segundo, a “motivação”, é quando a ação tem origem propulsora interna partindo da própria pessoa.

De acordo com Bergamini (1986) a motivação nasce das necessidades intrínsecas que buscam suas energias nas emoções, sendo que seu processo inicia-se pelas carências internas que leva o indivíduo a buscar sua satisfação. Ela pontua que a motivação pode aproveitar de fatores do meio ambiente para a satisfação de necessidades internas. Dessa forma, entende-se que a motivação pode ser criada ao longo da vivência do sujeito, sendo estimulada por fatores externos, sociais, culturais e outros.

De acordo com Handy (1978), se for possível compreender e prever os modos pelos quais as pessoas são motivadas haveria a possibilidade de influenciá-las modificando os componentes do processo de motivação. A partir desta premissa, a presente pesquisa procurou investigar os possíveis fatores que motivam os motociclistas a escolherem a motocicleta como meio de transporte.

3.2 Percepção de risco

Na tradição ocidental o acidente era considerado como um acaso devido à sua não-intencionalidade, mas, devido a vários aspectos, esta visão foi modificando e surgiram várias teorias de risco para explicar acidentes (LIEBER; ROMANO-LIEBER, 2002).

A palavra “risco” apresenta diversos conceitos e interpretações de acordo com a área de estudo (AREOSA, 2008; LIEBER; ROMANO-LIEBER, 2002). Para Areosa (2008), o termo risco está ligado à incerteza de que os resultados nunca podem estar garantidos, ou seja, um futuro incerto, duvidoso, sendo que este termo remete a probabilidades ou possibilidades de ocorrência de eventos futuros.

Thompson e Wildavsky (1982) consideram que o risco é sempre um produto social, pois se as pessoas em diferentes contextos sociais apresentam convicções contraditórias sobre o mundo, possivelmente apresentarão ideias diferentes sobre o risco. De forma semelhante, Peres (2002) afirma que a abordagem cultural, sobre percepção de risco, tem como base a pressuposição de que grupos ou sociedades diferentes reagem de maneira diferente perante a um mesmo risco, de forma que a construção da percepção de risco de cada

indivíduo é um processo singular que surge a partir de sua trajetória de vida e de seus valores culturais. Nesta perspectiva, ele afirma que o indivíduo não poderia ser considerado como uma entidade isolada, como é tratado na abordagem psicológica, mas deve ser tratado como um ator social. Este autor aponta ainda que na abordagem sociológica, sobre percepção de risco, a base é a experiência social, ou seja, o contexto social influenciando o comportamento individual e a construção coletiva da percepção de risco.

Considerando que existem diversas abordagens e perspectivas para a percepção de risco, será adotado como referencial para este estudo a concepção social e cultural para a percepção de risco, considerando que, de acordo com Areosa (2008), a definição social do risco é culturalmente determinada.

Os riscos precisam ser identificados, interpretados para que o sujeito tome as decisões necessárias no trânsito para prevenir e/ou evitar a situação de risco. Porém quando o risco não é percebido como deveria ser, as decisões e atitudes perante a situação não serão eficazes para garantir a segurança necessária para o momento (THIELEN; HARTMANN; SOARES, 2008). Considerando este fato e também que a reação ao risco existe quando o sujeito o reconhece (SLOVIC; FISCHHOFF; LICHTENSTEIN, 1982), entende-se a necessidade de conhecer a percepção de risco dos motociclistas.

3.3 O espaço e o tempo

Este referencial será baseado na obra de Harvey (2008), pois este autor aborda o tempo e o espaço como sendo influenciados pelas mudanças relacionadas à prática produtiva do capitalismo. Acredita-se que este referencial possa contribuir para melhor compreensão do comportamento dos motociclistas em relação ao tempo e ao espaço. Dessa forma, os próximos parágrafos serão baseados em Harvey (2008).

O espaço e o tempo são categorias básicas da existência humana e por isso não é comum uma discussão sobre esta temática, por considerá-las como certas e então atribuí-las significados do senso comum ou autoevidente. Embora o conceito de tempo na física seja um pouco complexo, para a sociedade isso não interfere na percepção comum de tempo, em torno do qual as rotinas diárias são organizadas.

Não existe somente um único sentido e objetivo de tempo e espaço, é importante reconhecer a multiplicidade das concepções e percepções sobre tempo e espaço, pois dessa forma, é possível medir a diversidade de concepções e percepções humanas sobre estas

categorias e também é importante reconhecer o papel das práticas humanas na construção de tempo e espaço.

Muitos sentidos distintos de tempo se entrecruzam na sociedade moderna, sendo que o tempo pode ser percebido de forma cíclica e repetitiva, algo que vai e volta no dia-a-dia, como no ato de tomar café da manhã, ir ao trabalho, o almoço, voltar do trabalho, ou até mesmo em períodos de ano, o aniversário e a festa junina. Enfim, elementos que estão presentes nas rotinas diárias e outros em rotinas anuais, sempre esperados e que transmite uma sensação de segurança num mundo de progresso em que as coisas sempre parecem evoluir para frente e para o alto na direção do desconhecido. Outra forma de percepção seria no sentido de tempo dado na condição de criar e transferir conhecimento e bens entre gerações através de redes de parentescos. Existe também o tempo do destino, do mito, dos deuses que muitas vezes são buscados por muitos em momentos de desesperos.

Alguns conflitos podem surgir devido a estes diferentes sentidos de tempo de acordo com o interesse e visão atribuído por determinado grupo. A visão temporal adotada em virtude de alguma decisão pode afetá-la materialmente. Como por exemplo, de acordo com a visão dos ambientalistas, a taxa ótima de exploração de um recurso deve ser fixada pela taxa de juros ou deve ser buscado um desenvolvimento sustentável, que assegure a perpetuação das condições ecológicas adequadas para uma vida saudável num futuro indefinido.

O espaço é reconhecido como um fato da natureza, pelas considerações de sentidos cotidianos comuns, sendo considerado como um atributo objetivo das coisas que podem ser medidas. Em relação ao tempo, o espaço apresenta aspectos mais complexo, porque tem direção, área, forma, padrão, volume e distância como principais atributos.

A experiência subjetiva do indivíduo pode levá-lo a domínios de percepção, de imaginação, de ficção e de fantasia que produzem espaços e mapas mentais como miragens da coisa supostamente real. Sociedades ou subgrupos distintos possuem concepções de espaço diferentes.

Os modos de produção ou formação social incorporam um conjunto próprio de práticas e conceitos do tempo e do espaço. Assim, o capitalismo, considerado como um modo de produção revolucionário em que as práticas e processos materiais de reprodução social encontram-se em permanente mudança, proporciona modificações tanto nas qualidades objetivas como nos significados atribuídos ao tempo e espaço. Dessa forma, se o avanço do conhecimento científico, técnico, administrativo, burocrático e racional é indispensável para o progresso da produção e do consumo capitalista, as mudanças no processo conceitual podem apresentar repercussões materiais para a organização da vida diária.

No sistema capitalista o tempo e o espaço são os elos de poder social na interseção do domínio sobre o dinheiro. As questões sociais, as práticas temporais e espaciais estão sempre interligadas para a questão do domínio social e vinculadas ao dinheiro, principalmente nas relações capitalistas, sendo que a crescente ligação das relações na vida social aos aspectos econômicos financeiros acaba por modificar a qualidade do tempo e espaço.

Para os capitalistas, ter uma organização temporal eficiente é uma questão muito importante para a produção e circulação das mercadorias, sendo que isso é importante para gerar o lucro que pode ser buscado através da estratégia de domínio sobre o tempo e espaço, com a utilização de sistemas de controle como mapas e outros. Em busca desse lucro sempre pode ser alterada a definição e maneira de usar o tempo e espaço.

As práticas sociais essenciais para o processo de produção de mercadorias definem de certa forma a organização espacial e temporal.

O autor apresenta o termo compressão do tempo e espaço, indicando processos que revolucionam as qualidades objetivas do espaço e do tempo, a ponto de alterar, até radicalmente, a percepção de representatividade do mundo para os seres humanos. Ele levanta aspectos conceituais e históricos sobre o tempo e espaço demonstrando o quanto houve de alteração nestas categorias ao longo do processo histórico destacando a influência do capitalismo que fez mudar radicalmente as percepções e conceitos sobre tempo e espaço.

A terminologia “compressão” é utilizada para destacar o fato de que o capitalismo de forma histórica tem como característica forte o processo de aceleração do ritmo de vida das pessoas e com isso conseguiu alterar a representatividade do mundo para os indivíduos, apontando a quebra de barreiras espaciais, o encurtamento das distâncias, proporcionalizando o encurtamento do tempo, tudo isso levando à sensação de compressão ou encurtamento do tempo e espaço.

A percepção do sujeito muitas vezes até o engana, ou seja, este pode achar que dias de algumas tarefas e/ou emoções duraram anos e que até mesmo o contrário, que anos de algum tipo de tarefa ou emoções duraram dias ou segundos. O tempo necessário que é utilizado para cruzar o espaço e a forma como acostuma-se a entender e representar isso, é o exemplo típico de representatividade de sua posição sobre a compressão do tempo e espaço.

É preciso aprender a lidar com a sensação de compressão espacial e temporal do mundo e que os meios de transportes, ao longo da história do homem no mundo, foram reduzindo o espaço por meio do tempo, sendo que uma das maneiras de reduzir as barreiras espaciais é através da construção de espaços particulares.

O domínio do espaço é uma fonte fundamental de poder social na e sobre a vida cotidiana, sendo que o capital domina as relações sociais e o faz graças ao domínio do tempo e espaço de forma evidente e superior.

Ao se considerar a temática do presente estudo, de acordo com Veronese e Oliveira (2006), a escolha pela motocicleta é por motivo de emprego, ou seja, oportunidade de trabalhar. Estes autores apontam que o profissional motociclista é fruto de uma necessidade da sociedade, as grandes cidades criaram a necessidade desse profissional para realizarem as atividades de entrega domésticas, ou seja, fruto de necessidade da organização da sociedade.

4 MATERIAL E MÉTODO

4.1 Tipo de estudo

Trata-se de um estudo qualitativo do tipo estudo de caso. A abordagem qualitativa possibilita o estudo dos fenômenos que envolvem os seres humanos e suas intrincadas relações sociais, estabelecidas em diversos ambientes, o que justifica a escolha metodológica para investigar o tema proposta no presente estudo (GODOY, 1995).

4.2 Local e participantes

O estudo foi desenvolvido no centro cirúrgico do Hospital João XXIII da Fundação Hospitalar do Estado de Minas Gerais (FHEMIG), hospital referência em trauma do Estado de Minas Gerais localizado na cidade de Belo Horizonte. O hospital recebe usuários de toda a região metropolitana de Belo Horizonte e às vezes de outras regiões.

O público alvo foi composto pelos motociclistas vítimas de acidentes de trânsito que deram entrada no centro cirúrgico do Hospital João XXIII, sendo que os critérios de inclusão adotados foram: os pacientes que apresentavam quadro clínico estável e aceitaram participar do estudo assinando previamente o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE) (APÊNDICE A). Os critérios de exclusão foram: indivíduos com humor deprimido, confusos ou que não conseguiam responder por si, pacientes com rebaixamento neurológico (Escala de Coma de Glasgow igual ou menor que 8), pacientes com sequelas mais graves como amputações, que inviabilizasse futuramente a condução de motocicletas, e menores de 18 anos não acompanhados pelos pais ou responsáveis.

A amostra foi composta por 15 motociclistas, sendo que este número foi definido pelo processo de saturação da amostragem que determina quando as observações deixam de ser necessárias, pois nenhuma informação nova coletada alterará a compreensão do fenômeno estudado (THIRY-CHERQUES, 2009).

4.3 Método de coleta de dados

O método de coleta de dados foi a entrevista semiestruturada, guiada pelo roteiro de questões (APÊNDICE B), que foi formulado com base na literatura científica sobre o

assunto, gravada na forma de áudio e transcrita para posterior análise. Todas as falas gravadas foram transcritas na íntegra, sem alterações e/ou correções linguísticas.

Para caracterizar a amostra da pesquisa foram coletadas algumas informações referentes ao perfil sociodemográfico dos participantes (APÊNDICE C).

4.4 Procedimentos para a coleta de dados

Previamente o estudo foi autorizado pela instituição coparticipante, a FHEMIG (ANEXO A), depois foi aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa (CEP), da Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri (UFVJM) com o parecer número 1.397.344 (ANEXO B) e pelo CEP da FHEMIG, parecer número 1.414.015 (ANEXO C).

As entrevistas foram realizadas na Sala de Recuperação Pós-Anestésica (SRPA) quando os pacientes estavam em condições clínicas adequadas para respondê-las. Os participantes receberam as explicações sobre a pesquisa, quais os objetivos, quais os riscos e benefícios que eles teriam ao participar da pesquisa, foi ressaltado que a participação no trabalho era voluntária e que os resultados da pesquisa seriam posteriormente utilizados para fins de divulgação científica, sendo que a identidade do participante seria mantida em sigilo e que em qualquer momento o paciente poderia desistir da pesquisa sem nenhum prejuízo.

Todas as entrevistas foram realizadas por um único pesquisador à beira do leito do paciente, em momentos mais tranquilos na SRPA. Para preservar a privacidade do sujeito foi colocado um biombo ao redor do leito do paciente e utilizou um tom de voz mais baixo.

As entrevistas foram realizadas no mês de março de 2016, sendo que as 15 entrevistas foram realizadas no espaço de 17 dias e o tempo médio de duração das entrevistas foi de 10 minutos, sendo o tempo mínimo de 4 minutos e 35 segundos e o máximo de 10 minutos e 31 segundos.

4.5 Análise dos dados

Os dados foram analisados a partir da transcrição das entrevistas, sendo que todas foram transcritas por um único pesquisador, o mesmo que realizou as entrevistas, a fim de garantir mais qualidade à pesquisa de acordo com as orientações de Manzini (2008). Para não expor os nomes dos motociclistas, as falas aqui apresentadas foram representadas pela letra “E” que significa entrevistado, seguido pelo algarismo arábico que representa a sequência do entrevistado, como exemplo, “E1”, representa o entrevistado número 1.

Com a transcrição foram obtidos os documentos que foram analisados na perspectiva da análise de conteúdo, sendo realizada análise por categoria temática de acordo com Bardin (2011), sendo que esta análise está organizada em três fases: a pré-análise, a exploração do material e o tratamento dos resultados, inferência e interpretação.

Na pré-análise foi realizada a leitura geral do material, após a transcrição das entrevistas, e a organização desse material para as etapas posteriores.

Na exploração do material houve a construção das unidades de registros, que são partes textuais das entrevistas, a partir dos recortes do texto, a classificação e agregação das informações em categorias temáticas. As categorias foram classificadas em “Iniciais”, as compostas pelas unidades de registros que apresentam semelhança com a temática, depois de definidas todas as categorias “Iniciais”, essas foram agrupadas tematicamente dando origem às categorias “Intermediárias” que foram alocadas nas categorias “Finais” que já estavam pré-determinadas de acordo com os objetivos da pesquisa.

As categorias “Iniciais” foram criadas e nomeadas de acordo com as partes textuais que as representavam, mas não se pode negar a subjetividade do pesquisador ao realizar a identificação das categorias. As categorias “Intermediárias” foram nomeadas por semelhanças de significação com as iniciais e também pautada no referencial teórico e as “Finais” foram nomeadas com base nos objetivos da pesquisa, sendo que estas já estavam pré-estabelecidas.

A terceira fase proposta por Bardin (2011) que é o tratamento dos resultados, inferência e interpretação está apresentada na parte do resultado desse trabalho que consiste na captura dos conteúdos manifestos e latentes que surgiram a partir da entrevista.

5 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Nesta parte do trabalho serão apresentados os resultados e a discussão de acordo com a literatura científica e o referencial teórico. Os resultados estão distribuídos em tópicos, sendo que o primeiro refere-se à caracterização dos participantes do estudo e os outros apresentam as categorias temáticas.

5.1 Caracterização dos Participantes do Estudo

Dos 15 motociclistas participantes, todos eram homens, a idade mínima foi de 18 anos e a máxima de 52, sendo a média de idade igual a 26,9 anos. A raça/cor parda foi a predominante, autodeclarada por 60,0% dos motociclistas, seguida respectivamente das cores, branco 20,0%, negra 13,3% e um participante não quis declarar sua raça/cor. Quanto ao estado civil foram 66,0% casados e 33,3% solteiros. Quanto ao fato de possuir filhos, 53,3% relataram que sim. Quanto ao vínculo de emprego, 46,6% possuíam carteira registrada, 26,6% eram autônomos, 20,0% estavam desempregados no momento da entrevista e um declarou ser estudante sem vínculo empregatício. Quanto à renda pessoal mensal, 40,0% declararam receber entre 1 e 2 salários mínimos, 33,3% receberam entre 3 a 4 salários mínimos, 26,6% estavam sem renda no momento da entrevista. Quanto ao grau de instrução, 46,6% cursaram o ensino médio incompleto, 20,0% o ensino médio completo, 13,3% o fundamental completo, 13,3% o superior incompleto e somente um cursou o fundamental incompleto. Quanto ao fato de ter sofrido acidente de moto anteriormente, 60,0% responderam que sim. Da profissão/ocupação, houve semelhança entre quatro sujeitos, sendo dois ajudantes de pedreiro e dois *motoboys*, os outros participantes apresentaram profissões diferentes como, polidor de veículos, eletricista, estudante de graduação, manobrista, auxiliar de torneiro, serviços gerais, gerente comercial, eletricista montador, cortador de tecido, repositor de loja, vendedor e técnico em informática, lanterneiro, motorista de caminhão e metalúrgico.

Quanto à utilização da motocicleta para o trabalho, cinco motociclistas (33,3%) declararam utilizar a motocicleta como instrumento direto de trabalho, sendo que três desses faziam serviços de *motoboy* para as empresas que trabalhavam, apesar de que somente dois se declaram como *motoboy* na ficha de identificação, e os outros dois utilizam a motocicleta para atendimento domiciliar em suas profissões. Dos dez motociclistas que não utilizavam a motocicleta como instrumento direto do trabalho, oito deles utilizavam como meio de deslocamento ao trabalho e os outros dois utilizavam a motocicleta para outros fins, como por

exemplo, lazer. Dessa forma, dos 15 motociclistas entrevistados, 13 (86,6%) utilizavam a motocicleta como meio de transporte para fins trabalhista de forma direta e indireta.

Houve predominância em 100% dos participantes do gênero masculino, apesar de que o estudo não excluía o gênero feminino. A maioria dos estudos com motociclistas (GOLIAS; CAETANO, 2013; NOVO *et al.*, 2015; PORDEUS *et al.*, 2010) revelam esta predominância do sexo masculino no uso da motocicleta, principalmente com os acidentados, como encontrado em uma revisão de literatura realizada por Bacchieri e Barros (2011) que descreve a situação de acidentes de trânsito no Brasil de 1998 a 2010. Segundo os autores este fato pode ser explicado por algumas características geralmente associadas aos jovens do sexo masculino, como audácia, imaturidade, sensação de invulnerabilidade, tendência de superestimar capacidades e inexperiência na condução.

Ribeiro, Junior e Azevedo (2014) realizaram uma revisão de literatura cujo objetivo foi identificar os dados proeminentes acerca dos acidentes de trânsito no Brasil e identificaram que o adulto jovem, na faixa etária de 15 até 40 anos, do sexo masculino e que conduz motocicleta são os principais fatores de risco para os acidentes de trânsito no Brasil.

De forma geral, quase todas as características do público deste estudo, considerando principalmente a predominância do sexo masculino, a média de idade e o baixo nível de escolaridade, foram semelhante ao encontrado em vários estudos realizados com motociclistas (FONTANA; SILVA; OLIVEIRA, 2011; PAULA; CAMARGO; IWAMOTO, 2015; PORDEUS *et al.*, 2010; QUEIROZ; OLIVEIRA, 2003; TEIXEIRA *et al.*, 2014).

Jomar, Abreu e Souto (2015), em um estudo descritivo realizado com 94 motociclistas que trafegavam por vias públicas na cidade do Rio de Janeiro, cujo objetivo era descrever comportamentos relacionados ao beber e dirigir entre motociclistas, obtiveram uma amostra composta predominantemente pelo sexo masculino com idade entre a faixa etária de 29 a 39 anos e nível de escolaridade até o ensino médio completo.

No estudo de Novo *et al.* (2015), realizado com 90 motociclistas infratores de Curitiba cujo objetivo foi investigar a percepção de risco desses indivíduos, também houve predominância do sexo masculino em 100%, a média de idade foi de 34,1 anos, a escolaridade predominante foi o ensino médio em 75,0% dos entrevistados e o estado civil predominante foi solteiro em 44,0%.

Destaca-se a predominância de indicadores socioeconômicos baixos, como renda e escolaridade, entre os motociclistas. A motocicleta representa uma alternativa de meio de transporte de baixo custo e oportunidade de fonte de renda. Com a baixa escolaridade os

motociclistas se veem sem opção de empregos que exigem certo nível de escolaridade (SILVA *et al.*, 2008).

5.2 Categorias Temáticas

As categorias temáticas forma divididas em quatro categorias finais: “Fatores motivacionais”, “Percepção de risco”, “Comportamentos inseguros” e “Atitudes de prevenção de acidentes”, sendo todas essas relacionadas e denominadas de acordo com os objetivos do trabalho. Em cada tópico, ou categoria final, serão apresentados os achados na pesquisa em relação à categoria, sendo que houve a criação de categorias iniciais que surgiram a partir dos achados singulares da pesquisa e essas foram aglomeradas, por semelhança, em categorias intermediárias que, em seguida, foram agrupadas dentro da categoria final correspondente.

5.2.1 Fatores motivacionais

Nesta parte do texto serão apresentados os resultados encontrados na pesquisa que procuram compreender os fatores que motivam os motociclistas a escolherem a motocicleta como um meio de transporte. As categorias iniciais serão somente citadas e posteriormente serão apresentadas e discutidas as categorias intermediárias.

5.2.1.1 Categorias Iniciais

A partir das falas dos sujeitos foram criadas nove categorias iniciais, retiradas e conceituadas a partir do discurso dos motociclistas (APÊNDICE D), que de forma geral representam os fatores que motivam os participantes a escolherem a motocicleta como meio de transporte. As categorias iniciais foram: “Economia”, “Ganho no tempo”, “Gosto pela motocicleta”, “Mais rápido”, “Praticidade”, “Único veículo disponível”, “Agilidade”, “Mais barato”, “A condição financeira é de ter uma moto”.

5.2.1.2 Categorias Intermediárias

As categorias intermediárias surgem a partir da aglomeração das categorias iniciais, por semelhança de ideias, ou seja, várias categorias iniciais constituem uma categoria intermediária, porém, existem categorias iniciais que não apresentam semelhanças com outras

o que as torna exclusiva e então continuam com a mesma denominação no aspecto de categoria intermediária, conforme apresentado no Quadro 1.

Desta forma, as categorias intermediárias foram: “O tempo”, “Aspectos financeiros”, “Gosto pela motocicleta” e “Único veículo disponível”.

Quadro 1 – Formação de categoria intermediária na perspectiva da motivação

Categoria Inicial	Conceito norteador	Categoria Intermediária
Ganho no tempo	Representa o ganho no tempo de deslocamento adquirido pelo motociclista, quando comparado a outros meios de transporte.	O tempo
Mais rápido	Evidencia a questão de ser um veículo que consegue atingir velocidades maiores em menor tempo.	
Praticidade	Representa a facilidade da motocicleta no ambiente do trânsito para conseguir ocupar pequenos espaços, permitindo maior acessibilidade e mobilidade em relação a outros veículos.	
Agilidade	Representa o poder deslocamento rápido que a moto possui em relação aos outros veículos.	
Economia	Indica que a motocicleta é um veículo que proporciona menos gastos para o sujeito quando comparado a outras possibilidades de transporte.	Aspectos financeiros
Mais barato	Indica que a motocicleta é um veículo mais barato para comprar e que apresenta manutenção com menores preços.	
A condição financeira é de ter uma moto	Representa a situação financeira em que o sujeito possui no momento para adquirir um veículo.	
Gosto pela motocicleta	Demonstra a paixão que o sujeito apresenta pela motocicleta como meio de transporte, algo relacionado a sentimentos de prazer e satisfação, independente de benefícios e riscos oportunizados por este veículo.	Gosto pela motocicleta
Único veículo disponível	Aponta a falta de opção do sujeito, no momento, em escolher outro veículo para deslocar, não necessariamente relacionada às condições financeiras.	Único veículo disponível

Fonte: elaborado pelo autor.

5.2.1.2.1 O tempo

Representa os fatores e condições que potencializam a motocicleta como uma poupadora de tempo na vida do motociclista. Esteve presente na fala de treze motociclistas diferentes, que representam 86,6% dos entrevistados, sendo a categoria mais significativa que revelou na fala dos sujeitos como fator de motivação para a escolha da motocicleta como meio de transporte.

Surgiu da aglomeração de quatro categorias iniciais, “Ganho no tempo”, criada a partir da fala de oito motociclistas, que representam 53,3% dos entrevistados, “Mais rápido”, construída a partir da fala de cinco motociclistas, que representam 33,3% dos entrevistados,

“Praticidade”, que surgiu a partir da fala de quatro motociclistas, que representam 26,6% dos entrevistados, e “Agilidade”, revelada a partir da fala de dois motociclistas, que representam 13,3% dos entrevistados.

O tempo é um elemento muito precioso para os motociclistas que buscam reduzi-lo cada vez mais em suas jornadas. Nas falas abaixo observa-se este elemento sendo destacado por eles, como na fala do motociclista “E2”: “por ser mais rápido [...]”, na fala do motociclista “E4” fica bem evidenciado a questão do ganho no tempo em relação a outros veículos de transporte:

Eu gosto de andar de ônibus, não vou mentir não, adoro, mas não gosto de esperar o ônibus, se tivesse assim um ônibus que ia passar 7 horas, então 7 horas eu tava lá no ponto entrava dentro dele e cabou. O que mata é esperar entendeu, mas eu gosto de andar de ônibus, mas a moto pra mim por enquanto tá sendo a melhor escolha...

Na fala do “E5” o motociclista revela a motocicleta como transporte prático que proporciona facilidade para o motociclista: “prático, tem que ser a motocicleta [...]”, outras falas reforçam esta questão da praticidade, como na fala do motociclista “E9”: “em termo de resolver muita coisa, entendeu”, ou seja, a motocicleta ajuda a facilitar a resolução de mais atividades. A fala do “E10”: “[...] questão de acesso, também mobilidade”, demonstra outro quesito incluso na praticidade que é a questão do fácil acesso permitido pela motocicleta, sendo um veículo que apresenta grande mobilidade, permitindo o motociclista acessar alguns ambientes de maneira mais fácil que gera ganho em relação ao tempo que gastaria com outros veículos. A fala do “E14” representa também essa questão da praticidade da motocicleta:

[...] usava por necessidade, usava pra questão de às vezes até de estacionar hoje lá na cidade hoje é difícil de estacionar, numa cidade com mais de 100 mil habitantes, não é pra falar que lá é igual aqui não, mas tem mais de 100 mil habitantes, não é graaande não, mas moto facilita mais pra estacionar.

Na fala do “E6” fica claro o quanto a motocicleta representa para ele um ganho no tempo: “tem muito haver, o tempo que você gastaria uns 40 minutos você gasta 20 minutos de moto exemplo”.

A fala do “E8” é outra que esclarece o significado da motocicleta em relação aos outros veículos no ganho do tempo:

Bom, na verdade eu tenho carro também, tenho uma moto e tenho carro, e quando eu comecei a faculdade eu tinha que sair muito cedo de carro pra ir pra faculdade, então foi por questão de tempo mesmo, pra economizar tempo, não foi por questão

de dinheiro não, foi por questão de tempo a moto, enquanto de carro eu gastava uma hora e quarenta minutos de moto eu gastava 25 minutos prá chegar na faculdade então era um ganho de tempo muito grande, então a principal escolha pra ter a moto foi essa, a questão de tempo mesmo economizar tempo.

Os motociclistas relevam a questão da agilidade da motocicleta como elemento que proporciona reduzir o tempo de deslocamento, facilitando a vida do sujeito, como pode ser evidenciado na fala do “E7”: “agilidade tudo te leva a escolher ela [...]”, na fala do “E11”: “[...] e depois a trabalho né, mexendo com informática o cliente liga pro cê tá indo ali resolver [...]”, “em segundo lugar por ser um meio de transporte ágil pra mim tá resolvendo minhas coisas na rua a trabalho” e na fala do “E13”: “resolve meus problemas muito mais rápido do que um carro, eu consigo resolver tudo, vão supor até meio dia eu consigo resolver tudo, de carro eu fico o dia inteiro e não resolvo nada”.

A palavra “rápido” ganhou destaque na entrevista e ficou muito claro o significado dessa rapidez para o motociclista que busca um veículo que consiga quebrar a lógica do tempo para efetuar seu transporte.

O tempo surgiu na pesquisa como um elemento que deve ser utilizado da melhor maneira possível, revertendo-o em trabalho ou em descanso, pois perder tempo no trânsito é uma situação desnecessária e às vezes até insuportável por alguns motociclistas, considerando que existem mecanismos para conseguir reduzir o tempo de deslocamento no trânsito, sendo a motocicleta um dos principais instrumentos utilizados por muitas pessoas para realizar este fato.

Reforçando esta posição, pode-se analisar a publicação de Moraes (2013) em que ele transcreve alguns trechos de falas dos motociclistas participantes de sua pesquisa relatando sobre a questão do tempo que gastam com a motocicleta em relação ao transporte público para deslocarem para o trabalho. A maioria deles relatou gastarem de quatro a seis vezes mais tempo no transporte público em relação à motocicleta.

Neste mesmo estudo de Moraes (2013), quando perguntado aos motociclistas sobre o que os levou a comprar a motocicleta, a agilidade surgiu como segundo elemento mais escolhido. Dois motociclistas destacaram que a motocicleta por ser um transporte rápido, permite fazer muitas coisas na cidade de forma mais rápida, ou seja, o fator tempo se destacou nesta pesquisa como elemento importante que influencia os motociclistas a optarem pela motocicleta com meio de transporte.

No estudo Queiroz e Oliveira (2003), a praticidade da motocicleta é apresentada como uma das vantagens desse veículo. Um motociclista participante destacou a questão da facilidade de estacionar a motocicleta em qualquer lugar.

Bonito (2011) encontrou em seu estudo que a “facilidade de locomoção” da motocicleta foi o segundo elemento mais considerado pelos motociclistas, quando perguntado sobre o que os motivou para adquirir a motocicleta.

Isso demonstra que o elemento tempo é sem dúvida um fator motivador para o sujeito escolher a motocicleta como meio de transporte no trânsito, considerando que no processo de produção capitalista o tempo está intimamente ligado a dinheiro e que este por sua vez representa para a sociedade capitalista um elemento indispensável para a manutenção da vida e do estilo de vida capitalista relacionado ao consumismo.

5.2.1.2.2 Aspectos financeiros

Demonstra que a condição financeira determinou a utilização da motocicleta com meio de transporte, resultando em economia de dinheiro para o sujeito. Dos quinze motociclistas entrevistado, doze desses, que representam 80,0% dos entrevistados, apresentaram falas que foram agrupadas para a formação desta categoria.

Surgiu a partir da aglomeração de três categorias iniciais, “Economia”, criada a partir da fala de dez motociclistas, que representam 66,6% dos entrevistados, “Mais barato”, que surgiu a partir da fala de um motociclista e “A condição financeira é de ter uma moto”, que surgiu a partir da fala de um motociclista.

Em algumas falas pode-se observar como o aspecto financeiro é apresentado pelos motociclistas como na fala do “E1”: “[...] e também porque é mais barato”, na fala do “E5”: “a, moto é econômica [...]”, na fala do “E6”: “porque minha condição financeira é de ter uma moto. Quando eu tirei carteira a única condição que eu tinha era pra comprar uma moto, pra trabalhar esses negócios, eu preciso dela entendeu?”.

O “E6” apresentou como uma das suas profissões, ser *motoboy*, ou seja, o fato do sujeito ter capacidade de comprar uma motocicleta pode estimulá-lo a utilizá-la como instrumento de trabalho para complementar sua renda ou até mesmo como opção única de renda financeira.

Na fala do “E9” pode-se perceber que ele associa o uso da motocicleta também ao fator econômico: “custo também, entendeu, com moto cê trabalha com ela, cê consegue quase tudo com motocicleta com carro fica mais difícil né, os custos são bem mais”. Nessa fala

observa-as também a questão trabalhista, a motocicleta sendo destacada como um meio de possibilidade para o trabalho.

Na fala do “E10” em que ele deixa bem claro os cálculos que possui em sua mente em relação à economia que a motocicleta gera para o sujeito:

[...] passagem hoje em dia, passagem de Ibirete com esta crise que tá tendo é cinco e cinquenta, cinco e cinquenta eu coloco, cinco e cinquenta pra ir e mais para voltar, mais ônibus de Eldorado pra onde eu fui trabalhar, fui trabalhar no Mercado, pego de Ibirete pro Eldorado do Eldorado eu pego outro ônibus, então só pra ir é mais 8 reais, contando tudo dá mais de 16 reais, então assim você coloca 10 reais de gasolina cê roda a semana toda, entendeu?

Na fala do “E11” ele deixa bem claro que a primeira opção pela motocicleta está relacionada ao fator financeiro e depois a outra condição: “primeiramente eu escolhi por causa da questão financeira mesmo, né e depois a trabalho né, mexendo com informática o cliente liga pro cê ta indo ali resolver [...]”. A fala do “E12” também evidencia a questão financeira: “porque ela é mais barata [...]”.

Pode-se observar também, de forma evidente, na fala do “E14”, em que ele deixa claro que substitui o carro pela moto para conseguir economizar mais dinheiro: “[...] carregar meu filho, para facilitar, pra combustível mais barato, economizar mais o carro, entendeu?”

Corroborando com este resultado da pesquisa, encontra-se o estudo de Bonito (2011), cujo objetivo era identificar o risco de acidentes e mortes em motociclistas em Uberlândia/MG, que destaca o fator economia como a principal motivação para os motociclistas adquirirem uma motocicleta. Também no estudo de Queiroz e Oliveira (2003), o motociclista aponta como vantagens da motocicleta a questão de ser mais barato que o carro.

Na presente pesquisa, pode-se evidenciar que algumas pessoas que estão desempregadas ou possuem baixa escolaridade para pleitear alguns empregos, optam por comprar uma motocicleta para exercer a profissão de *motoboy*. Isso se deve ao fato de que a condição financeira dos indivíduos permite apenas a aquisição de um veículo menos oneroso e que exige poucos gastos financeiros. Este cenário é revelado em alguns estudos, como o de Silva *et al.* (2008), em que alguns *motoboys* relatam não terem outra opção de trabalho. De forma semelhante, o estudo de Veronese e Oliveira (2006) também apresenta esta questão do *motoboy* ter optado pela motocicleta, como uma busca por emprego, considerando sua condição financeira.

Na pesquisa realizada por Moraes (2013), quando os participantes foram questionados sobre o fator que os levaram a comprar uma motocicleta, o trabalho foi a

questão que surgiu em primeiro lugar. Porém, quando tal situação é analisada com mais detalhes, percebe-se que a escolha da motocicleta para trabalhar se dá pelo fato de que este veículo está de acordo com as condições financeiras destes indivíduos. Ou seja, são os aspectos financeiros que de fato influenciam os motociclistas a optarem pela motocicleta como instrumento de trabalho ou de deslocamento ao trabalho.

Assim, pode-se dizer que os aspectos financeiros é um forte fator motivacional para os motociclistas desta pesquisa. Isso fica evidente quando se analisa a renda salarial dos motociclistas que predominaram de 1 a 2 salários mínimos, demonstrando que estes indivíduos devem optar por um meio de condução que apresente gastos financeiros menores compatíveis com suas rendas.

5.2.1.2.3 Gosto pela motocicleta

Esta categoria é a terceira mais revelada nas falas dos motociclistas, surgindo a partir das falas de sete motociclistas diferentes, que representa 46,6% dos entrevistados, representado a paixão que o sujeito apresenta pela motocicleta como meio de transporte, algo relacionado a sentimentos de prazer e satisfação, independente de benefícios e riscos oportunizados por este veículo.

Para muitos motociclistas ter uma motocicleta e utilizá-la é uma questão de prazer e gosto pessoal indiscutível, sendo que isso pode ser representado bem na fala do “E7”: “é um gosto da gente, complicado é isso, cê aprende a gosta de uma coisa, o carro mesmo eu não tenho muito prazer em dirigir, mas a moto eu acho muito bom.”

Na fala do “E7” percebe-se o paralelo que ele faz entre gostar de um veículo e outro, demonstrando a preferência pela motocicleta: “Como se diz, é um gosto da gente, complicado é isso, cê aprende a gosta de uma coisa, o carro mesmo eu não tenho muito prazer em dirigir, mas a moto eu acho muito bom”. Em outra fala do próprio “E7” ele reforça mais ainda a questão do gosto: “[...] porém, a gente gosta de uma coisa, a gente anda só na moto[...]”.

Para alguns motociclistas o gosto pela moto é uma questão de paixão praticamente inexplicável, como na fala do “E5” ele deixa claro esta questão da paixão: “eu gosto da moto. É aquela paixão né [...]”.

Dessa forma, este gosto pela motocicleta revela como uma motivação não explicada por fatores objetivos e sim pela subjetividade, questões emocionais ligadas a prazeres do sujeito.

Corroborando com o achado nesta pesquisa, referente ao gosto da motocicleta como fator motivacional, destaca o estudo de Queiroz e Oliveira (2003), em que eles realizaram uma pesquisa qualitativa, investigando o acidente de trânsito na perspectiva das vítimas (acidentados). Nesta pesquisa os autores relatam que dos vinte entrevistados, seis eram condutores de motocicleta sendo que um deles destaca o gosto pela motocicleta, ao revelar que este veículo proporciona emoções, sensação de liberdade e serve para acalmar o estresse.

Da mesma forma, aparece também no estudo de Moraes (2013) o gosto pela motocicleta como fator motivacional, em que os pesquisadores perguntam aos motociclistas “O que te levou a comprar uma motocicleta?”, e surgem algumas respostas relacionadas ao gosto pela motocicleta, reveladas a partir da fala de quatro motociclistas.

No estudo de Andrade (2009), também surge a questão do gosto pela motocicleta como a segunda opção mais apontada pelos motociclistas profissionais e também no estudo de Bonito (2011) o gosto pela motocicleta aparece também como a quarta opção em resposta à pergunta sobre a motivação para adquirir a motocicleta.

Dessa forma, pode-se dizer que a motocicleta não apenas é escolhida pelos motociclistas pelas suas vantagens objetivas relacionadas à questão da economia de dinheiro e da possibilidade do sujeito perder menos tempo no trânsito, mas também por questões relacionadas à subjetividade do indivíduo, simplesmente pelo fato de gostar desse veículo que proporciona prazer e outras sensações que estimulam os motociclistas.

5.2.1.2.4 Único veículo disponível

Representa a falta de opção do sujeito, no momento, em escolher outro veículo para deslocamento, não necessariamente relacionada às condições financeiras. Esta categoria surgiu com a fala de dois motociclistas.

Nesta categoria o sujeito demonstra utilizar a motocicleta por questões de disponibilidade do veículo e não por atributos específicos, ou seja, não pelo fato da motocicleta ser um veículo que apresente vantagens em relação aos outros ou possua características que irão favorecer ao motociclista. É uma categoria diferente das demais por não considerar características positivas da motocicleta.

A fala do “E2”: “por causa que no momento está sendo o único que eu tenho, mas eu preferia de carro, quando eu tinha o carro eu ia de carro. Mas estes dias estava sem carro, vendi o carro semana passada, então tava usando a moto”, a fala do “E4”: “eu não tinha outra

coisa para vim. Tava de moto, eu vim de moto”, são os exemplos que demonstram o surgimento desta categoria.

Dessa forma, pode-se dizer que a escolha da motocicleta como meio de transporte pode ser também pela falta de opção do sujeito, ou seja, a escolha da motocicleta se deu pelo fato deste veículo estar disponível no momento como única opção. Não foram encontrados estudos com achado semelhante a esta categoria como um fator motivacional para a escolha da motocicleta como meio de transporte.

5.2.1.3 Considerações sobre a categoria Motivação

A partir da categoria “Motivação” foi possível identificar e compreender os fatores que motivam os motociclistas a escolherem a motocicleta como um meio de transporte, sendo que isso se deu ao longo do texto com a apresentação das categorias iniciais, das categorias intermediárias e com a discussão dessas categorias.

O Quadro 2, apresenta as quatro categorias intermediárias, com seus conceitos, que formaram a categoria final.

Quadro 2 –Formação da categoria final motivação

Categoria Intermediária	Conceito norteador	Categoria Final
O tempo	Representa os fatores e condições que potencializam a motocicleta como uma poupadora de tempo na vida do motociclista.	Fatores motivacionais
Aspectos financeiros	Demonstra que a condição financeira determinou a utilização da motocicleta como meio de deslocamento, resultando em economia de dinheiro para o sujeito.	
Gosto pela motocicleta	Demonstra a paixão que o sujeito apresenta pela motocicleta como meio de transporte, algo relacionado a sentimentos de prazer e satisfação, independente de benefícios e riscos oportunizados por este veículo.	
Único veículo disponível	Aponta a falta de opção do sujeito, no momento, em escolher outro veículo para deslocar, não necessariamente relacionada às condições financeiras.	

Fonte: elaborado pelo autor.

De acordo com os resultados apresentados neste trabalho, observa-se que os motociclistas são motivados por diversos fatores, como fundamentado nas ideias de Bergamini (1986). Esta autora afirma que as pessoas podem ser motivadas por fatores diferentes quando vão realizar certo comportamento, ou seja, elas podem apresentar o mesmo objetivo e estarem impulsionadas por diferentes e diversos motivos.

Observa-se que os diversos fatores que motivaram os motociclistas, como as questões financeiras, questões relacionadas ao tempo e até mesmo questões emocionais como o gosto pelo veículo, são as necessidades extrínsecas que mexem com as emoções desses sujeitos, criando necessidades intrínsecas que estimulam suas energias em prol de eliminar as carências internas para satisfazer suas necessidades, nascendo assim a motivação a qual o sujeito busca satisfazer seus desejos (BERGAMINI, 1986).

Dessa forma, entende-se que a motivação pode ser criada ao longo da vivência dos motociclistas que são estimulados por questões sociais e culturais. No contexto atual observa-se que o meio de produção capitalista age influenciando e/ou determinando o modo de vida das pessoas que são reféns deste processo (BERGAMINI, 1986; HARVEY, 2008).

Nesta perspectiva, defende-se que o meio social influencia os motociclistas ao longo de suas vidas, criando sentidos e emoções que geram a motivação destes, que na verdade são necessidades mais sociais que individuais, ou seja, é o meio social determinando e/ou influenciando os sujeitos.

O mesmo motociclista, às vezes, apresentou mais de um fator motivacional para utilizar a motocicleta como meio de transporte. Isso revela que, possivelmente, esta escolha pela motocicleta pode ser influenciada por um conjunto de fatores, e não somente um fator, que torne a motocicleta o veículo preferido por este público.

Dentro deste contexto é importante observar que dois fatores motivacionais destacados como categorias intermediárias, “Aspectos financeiros” e “O tempo”, apareceram em conjunto como os mais relatados pelos motociclistas, sendo respectivamente, doze e treze motociclistas, dos quinze entrevistados. Isso remete a ideia de que estes dois fatores podem estar interligados na decisão dos motociclistas em escolherem a motocicleta como meio de transporte. Fica a questão, se a motocicleta apresentasse apenas uma dessas vantagens, talvez não seria um veículo tão procurado e escolhido pelos sujeitos para transitar em vias.

Dessa forma, pode-se compreender que a motivação maior para o sujeito escolher a motocicleta como meio de transporte é decorrente da capacidade deste veículo gerar economia financeira e ao mesmo tempo proporcionar um ganho de tempo no dia-a-dia dos condutores.

5.2.2 Percepção de risco

Nesta parte do texto serão apresentados os resultados referentes à percepção de risco dos motociclistas, na tentativa de verificar se eles percebem o risco a que estão expostos.

As categorias iniciais serão somente citadas e posteriormente, as categorias intermediárias serão apresentadas e discutidas.

5.2.2.1 Categorias Iniciais

Com a análise das falas dos motociclistas foi possível criar seis categorias iniciais (APÊNDICE E): “Percepção clara do risco”, “Risco relacionado a terceiros”, “Risco relacionado ao condutor”, “Risco associado à exposição corporal”, “Risco contínuo” e “Risco direto não percebido, que representam a percepção de risco desses sujeitos.

5.2.2.2 Categorias Intermediárias

As categorias intermediárias representam o resultado da aglomeração das categorias iniciais que se assemelham, surgindo duas novas categorias intermediárias para percepção de risco, denominadas, “Risco evidente” e “Risco relativo” que serão apresentadas conforme Quadro 3, e discutidas abaixo no texto. Nesta parte de percepção de risco, uma categoria inicial não foi semelhante a qualquer outra. Assim optou-se por manter o mesmo nome da categoria inicial, “Risco direto não percebido”.

Quadro 3– Formação de categoria intermediária na perspectiva da percepção de risco

Categoria Inicial	Conceito norteador	Categoria Intermediária
Percepção clara do risco	Percebe o risco de forma clara, sem dúvida entende que é um veículo que gera risco no trânsito, independente de qualquer situação ou comportamento.	Risco evidente
Risco associado à exposição corporal	Percebe o risco, porém percebe o risco maior devido à exposição do corpo, risco de lesar o corpo devido à falta de mecanismo de proteção na motocicleta, expondo mais o corpo do sujeito.	
Risco contínuo	Percebe o risco existindo a todo o momento, continuamente.	
Risco relacionado a terceiros	Aponta os outros condutores, não motociclistas, como imprudentes, relacionando o risco a eles.	Risco relativo
Risco relacionado ao condutor	O risco existe de acordo com o comportamento do condutor motociclista, risco associado exclusivamente ao comportamento do motociclista.	
Risco direto não percebido	O sujeito nega, de forma direta, a condição da motocicleta ser um veículo que oferece risco no trânsito, apesar de que na sua fala pode ser percebido de forma indireta a noção de risco associada a outros fatores ou condições.	Risco direto não percebido

Fonte: elaborado pelo autor.

5.2.2.2.1 Risco evidente

Representa a percepção de risco do motociclista na perspectiva de que a motocicleta é um veículo de risco de qualquer forma, independente de qualquer situação, o risco existe mesmo. Esta perspectiva foi evidenciada na fala de 14 motociclistas, que representam 93,3% dos entrevistados, ou seja, somente um dos participantes da pesquisa não demonstrou em sua fala o risco evidente.

A categoria “Risco evidente” surgiu da aglomeração de três categorias iniciais: “Percepção clara do risco”, evidenciada na fala de nove motociclistas, que equivalem a 60,0% dos entrevistados, “Risco associado à exposição corporal”, evidenciada na fala de seis motociclistas, que representam 40,0% dos entrevistados, e “Risco contínuo”, evidenciada na fala de quatro motociclistas, que representam 26,6% dos entrevistados.

Na fala do “E3” é possível perceber de forma clara a percepção de risco evidente: “[...] porque moto qualquer coisa cê cai atoinha”.

Nas falas abaixo observa-se a questão colocada pelos motociclistas que preocupam com a segurança que não existe na motocicleta e que apontam a exposição corporal, como na fala do “E4”: “perigoso é né, porque não tem nada pra te proteger, se ocê cair bater você machuca”, na fala do “E6”: “Agente mesmo que trabalha de moto, agente mesmo é o paracheque da moto qualquer um que vem bate no cê entendeu”, e na fala do “E11”: “Demais num tem segurança nenhuma pra quem pilota né, pra quem ta na moto, isso ali qualquer, qualquer esbarrãozinho é chão, não tem como”.

Outras falas que evidenciam a percepção do risco de forma evidente como na fala do “E5”: “há, risco constante, igual este do acidente, tentei tirar o risco veio, o risco é inevitável, mas tem que correr o risco”. Nesta fala além dele apontar o risco contínuo, o motociclista afirma a necessidade de enfrentar o risco, como se não existisse outra opção para ele. Na fala do “E6”: “toda hora, só de montar nela já tem o risco de sair e você nem saber o que acontece, você já monta e já ta correndo o risco, não só você, mas se você ta pilotando e alguém bate no cê, trânsito esse negócio, o risco é toda hora”.

A fala do “E8”:

Quando estou conduzindo? Claro, vários momentos quando a gente ta, acredito eu e todos os motociclistas, a gente percebe vários riscos, é um carro que joga em cima de você, é um buraco, é uma lama, é um óleo, acho que não existe nada que tem mais risco que uma motocicleta na rua, é muito arriscado mesmo é muito difícil ainda mais numa cidade grande como Belo Horizonte. Cê tá todo dia ali pilotando, é um dia de cada vez.

Pela fala do “E10”, também é evidenciado a sua percepção de forma clara sobre o risco a que está submetido: “muito, muito, muito, infinitos, trânsito é muito arriscado. É roleta russa, você não sabe se vai cair ou não, por mais que você seja atencioso, por mais que você esteja andando certo, só que não é todo mundo que tá ali não [...]”.

A fala do “E13”: “é muito perigoso, pra te falar a verdade praticamente tudo é risco”, a fala do “E15”:

“a todo momento, a todo momento existe risco sim, porque tanto da sua parte, você pode cometer um vacilo ou o condutor de outro carro ou de outra moto, a moto pode tá na sua frente ou atrás pode esbarrar, esbarrar em você, de toda forma tem risco sim, tem sim [...]”.

A percepção de risco de forma evidente, considerando o conceito deste estudo, foi também encontrada em outras pesquisas (FRANZON *et al.*, 2013; MORAIS, 2013; OLIVEIRA; MATOS FILHO; ARAÚJO, 2012). No estudo de Moraes (2013), alguns motociclistas percebem os riscos de forma clara, relacionando o aumento do número de motos com o aumento de acidentes, ou seja, eles entendem de forma clara que a motocicleta apresenta risco de acidentes. No estudo de Oliveira, Matos Filho e Araújo (2012) também encontraram a percepção clara do risco evidenciada no discurso de três dos vinte e cinco sujeitos estudados, dizendo que consideram os riscos como inevitáveis, ou seja, existe mesmo o risco de independente de qualquer situação ou comportamento do condutor ou terceiros.

Alguns estudos (SILVA *et al.*, 2008; VERONESE; OLIVEIRA, 2006) que abordam a percepção de risco de motociclistas profissionais demonstram que estes sujeitos percebem o risco de forma clara. No estudo de Silva *et al.* (2008) alguns *motoboys* afirmam que a profissão é risco total. Da mesma forma, no estudo de Veronese e Oliveira (2006) os *motoboys* percebem o risco de forma bem evidente, declarando que ser *motoboy* está relacionado a acidentes, ou seja, percebem o risco de forma direta sabendo que irão acidentar devido a profissão.

A percepção de risco associada à exposição corporal também foi evidenciada no estudo de Franzon *et al.* (2013), em que o motociclista aponta a moto como veículo mais perigoso pelo fato de que é o corpo que vai estar exposto quando ocorrer qualquer tombo.

Corroborando com a percepção de risco associada à exposição corporal, Moraes (2013) relata que a motocicleta apresenta uma segurança precária, o que pode elevar as complicações dos acidentes, demonstrando que a quantidade de feridos graves ou de óbitos

pode ser superiores aos outros acidentes que acontecem com demais veículos de transporte que oferecem mais segurança às pessoas, como os automóveis.

Considerando os achados do presente estudo e aqueles encontrados na literatura, pode-se dizer que a motocicleta é um veículo que proporciona maior risco de acidentes para os condutores, principalmente pelo fato de ser um veículo aberto que não apresenta mecanismo de segurança contra traumas. Quase todos os motociclistas deste estudo consideraram a motocicleta como um veículo que proporciona risco para acidentes de trânsito, sendo que este fato pôde ser comprovado pelos números crescentes de acidentes de trânsito envolvendo motociclistas, apresentados na introdução deste trabalho. Alguns destes motociclistas ainda apontam que mesmo diante do conhecimento destes riscos, eles não têm outras opções e precisam de se expor aos riscos pela necessidade de utilizar a motocicleta, principalmente para os que a utiliza como instrumento de trabalho.

5.2.2.2.2 Risco relativo

Representa a percepção do risco relacionando-o ao comportamento do condutor e/ou de terceiros, considerando que o risco pode existir quando esses são imprudentes. É uma categoria evidenciada no discurso de nove motociclistas, que representam 60,0% dos entrevistados. Surgiu da aglomeração de duas categorias iniciais, “Risco relacionado a terceiros”, categoria que foi evidenciada a partir da fala de seis motociclistas, que representam 40,0% dos entrevistados, e da categoria “Risco relacionado ao condutor”, evidenciada a partir da fala de seis motociclistas, que representam 40,0% dos entrevistados.

Alguns exemplos de relatos de motociclistas que representa esta categoria, como na fala do motociclista “E5” que é possível evidenciar a culpabilização de terceiros de forma bem clara:

Sempre é o terceiro né, cê nunca cai de moto sozinho sempre há uma coisinha, cê tá moto cê não quer cair, cê não quer bater, cê não quer fazer nada cê quer chegar em casa inteiro. Ai sempre tem a terceira pessoa né, que é sempre a causa né, nunca ninguém chega assim a eu cair porque sei lá, durmi na moto, eu cai porque fui fazer a curva errada, você sempre cai por causa de um óleo, de um caminhão, de um fechada, de um pedestre, de uma faixa de pedestre escorregadia, sempre, é foda.

Em outro momento da entrevista o mesmo “E5” deixa claro a relatividade do risco relacionada ao comportamento do condutor:

É um veículo perigoso, mas para quem tem cabeça, sempre é perigoso, se ocê andar na tranquila ali ô não vai acontecer nada com cê. Quantos anos eu andei na tranquila na minha faixa, prestando atenção em mim nos outros em todo mundo e não aconteceu nada, uma coisa que tem que ter é prestar atenção, é perigoso, mas se ocê prestar atenção andar com calma sem imprudência, vai tranquilo.

Na fala do “E6” ele deixa claro que o risco no trânsito tem relação com o comportamento do condutor:

[...] por que os riscos de motoca eu falo com cê a verdade motoca não é pra qualquer um não. Tem hora que você tem que, ta achando que é só muntar nela e achar que vou andar tranquilo por que tranquilo cê tá tranquilo, mas na hora que cê tá no trânsito ali, trânsito cê pode vê que nem todo mundo respeita o trânsito da mesma forma que, tipo eu respeito, cê respeita, tem gente que não respeita então cê tem que ta.

Na fala do “E7” pode perceber a associação do risco com o comportamento do outro:

Sempre tem o risco, de pessoas, não dá gente, mas de outras pessoas que tavam vindo tava na sua frente, como se diz, depende dos locais de carro, como eu tenho carteira de carro também, a gente dá para vê também que a coluna do carro tampa o motociclista, então quando você vê você já entrou na frente do motociclista, talvez o motociclista ta certa, mais ele leva o prejuízo, não há falha do motorista do carro, mas sim que tampa e não deixa.

Outras falas também reforçam a questão do risco relativo ao condutor ou a terceiros, como na fala do “E9”: “muitas vezes anda muito certo, pode andar certo, mas vem um cara todo errado que rebenta igual aconteceu comigo [...]”, na fala do “E11”: “algum risco ao conduzir? Percebo, se o rapaz não for bem experto ali, qualquer coisinha qualquer erro seu ali no piloto cê também vai pro chão”, na fala do “E12”: “uai se o cara tiver cabeça não acontece nada com cê [...]”, na fala do “E15”: “eu acho o condutor mais perigoso que a moto, eu acho, acho sim o condutor, não a motocicleta”.

Semelhante a este achado, identifica-se na literatura algumas publicações que revelam a culpabilização de terceiros por parte de motociclistas. Dentre estes estudos destaca-se o de Oliveira, Matos Filho e Araújo (2012), em que alguns motociclistas apontam os “outros” como imprudentes e o de Ferreira (2009), em que os motociclistas destacam a desatenção dos demais motoristas.

Franzon *et al.* (2013), em um estudo qualitativo desenvolvida com vinte e um motociclistas, relatam diferentes aspectos apontados pelos participantes sobre os outros veículos, como: desrespeito dos outros veículos para com as motocicletas, não sinalizam e

ainda passam na frente, andam em alta velocidade e ultrapassam pela contramão. Os autores concluem que os motociclistas percebem que estão expostos aos riscos de acidentes, mas devido ao comportamento de terceiros.

Para Moraes (2013), o risco existe porque os motociclistas apresentam comportamentos de risco. De acordo com este pensamento, Novo *et al.* (2015), ao realizar um estudo exploratório com motociclistas infratores, concluem que há quatro comportamentos considerados de risco: beber e dirigir, avançar o sinal vermelho, utilizar o celular enquanto dirige e o menos arriscado foi considerado o de exceder a velocidade. Todos estes comportamentos são relacionados aos motociclistas.

Dessa forma, percebe-se que alguns motociclistas identificam o risco a que estão expostos, porém relaciona este risco, em um dado momento, aos comportamentos de outros condutores no trânsito. Para eles, se os outros condutores comportassem de maneira adequada no trânsito, talvez este risco poderia não existir. Da mesma forma, outros motociclistas associam o risco no trânsito ao próprio comportamento dos motociclistas, remetendo a ideia de que a mudança de comportamento de risco do motociclista poderia ser uma alternativa para reduzir e/ou eliminar este risco de acidentes de trânsito com motociclistas.

De forma geral, estes motociclistas percebem o risco a que estão expostos, porém o associa ao comportamento humano dos condutores. Nesta perspectiva, pode-se dizer que esses motociclistas consideram que o comportamento humano é um fator que influencia o risco de acidentes de trânsito, sendo que esta perspectiva também foi descrita por Ferreira (2009) e por Marin-Leon e Vizotto (2003) que consideraram os fatores humanos como os que mais influenciam a ocorrência de acidentes.

5.2.2.2.3 Risco direto não percebido

É uma categoria que surge da fala de um motociclista que nega, de forma direta, a condição da motocicleta ser um veículo que oferece risco no trânsito, apesar de que na sua fala pode ser percebido de forma indireta a noção de risco associada a outros fatores ou condições. Quando perguntado a ele se percebe algum risco ao conduzir uma motocicleta, ele responde de forma incisiva que não. Quando reiterado a pergunta se ele achava que não tem risco nenhum, ele reforça dizendo que não, para ele não existe risco. Foi o único motociclista que deixou a entender que não existe risco ao conduzir uma motocicleta, porém ao longo do seu discurso pode-se perceber que ele faz uma alusão ao risco associado à exposição corporal, embora negue de forma direta a existência do risco.

Este resultado encontrado foi diferente de todos os outros achados, por não considerar a motocicleta como um veículo de risco. Na literatura consultada não foram encontrados achados semelhantes a este, sendo que os estudos de percepção de risco com motociclistas encontrados na literatura sempre apresentam a percepção desses sujeitos de forma que eles reconhecem o risco a que estão expostos.

O perfil deste motociclista que não reconheceu a motocicleta como veículo que oferece risco de forma direta para acidentes de trânsito é semelhante ao de outros motociclistas participantes deste estudo e também semelhante aos perfis de motociclistas de outros estudos (NOVO *et al.* 2015; VERONESE; OLIVEIRA, 2006) que também reconhecem o risco a que estão sujeitos. Desta forma, o perfil não é a possível explicação para este achado.

É possível que esta percepção esteja ligada aos fatores culturais e sociais desse indivíduo. É importante considerar que outros motociclistas talvez também não percebam o risco de forma direta, afinal o risco é um produto social em que as pessoas em diferentes contextos sociais apresentam convicções diferentes sobre o mundo e possivelmente apresentarão concepções diferentes sobre o risco (THOMPSON; WILDAVSKY, 1982).

5.2.2.3 Considerações sobre a categoria percepção de risco

Pelos achados nesta pesquisa pode-se dizer que os motociclistas percebem o risco a que estão expostos e que este risco não é fruto do acaso, porém eles apresentam esta percepção com enfoques diferentes, sendo que para alguns o risco existe de forma clara, para outros está associado ao comportamento de terceiros, outros ainda defendem que depende do comportamento do condutor motociclista e existem aqueles que entendem que o risco existe a todo o momento, sendo contínuo, independente de outros fatores.

O mesmo motociclista, às vezes, apresentou percepções de risco de forma diferentes, em momentos diferentes da entrevista, demonstrando que percebe o risco, mas que este risco está relacionado a mais de um fator e/ou situação.

Este achado remete a ideia de que as percepções são diferentes a depender do contexto social e cultural vivenciado pelo sujeito, ou seja, o meio social influencia o comportamento individual e a construção coletiva da percepção de risco desses motociclistas (AREOSA, 2008; PERES, 2002).

A percepção de risco, nesta pesquisa, ficou representada por enfoques diferentes, tendo uma subdivisão temática, criada pelos autores, de acordo com a organização de análise

em categorias. No Quadro 4, está apresentada a formação dessa categoria final pelas categorias intermediárias com seus respectivos conceitos.

Quadro 4 – Formação da categoria final percepção de risco

Categoria Intermediária	Conceito norteador	Categoria Final
Risco evidente	Percebe que a motocicleta é um veículo de risco de qualquer forma, independente de qualquer situação, o risco existe mesmo.	Percepção de risco
Risco relativo	Percebe o risco relacionando-o ao comportamento do condutor ou de terceiros, o risco pode existir quando estes são imprudentes.	
Risco direto não percebido	O sujeito nega, de forma direta, a condição da motocicleta ser um veículo que oferece risco no trânsito, apesar de que em sua fala pode também ser percebido de forma indireta a noção de risco associada a outros fatores ou condições.	

Fonte: elaborado pelo autor.

Ao comparar este estudo, observa-se que é possível encontrar também a percepção de risco com enfoques diferentes em outros estudos (ARAÚJO, 2012; FERREIRA, 2009; FRANZON *et al.*, 2013; MORAIS, 2013; OLIVEIRA; MATOS FILHO).

Assim, pode-se afirmar que o risco pode ser percebido, além disso, pode ser associado a situações ou condições específicas, de acordo com a percepção do motociclista, o que facilita a possibilidade de intervenção para eliminar e/ou reduzir o risco a que estão expostos.

5.2.3 Comportamentos inseguros

Nesta parte serão apresentados os resultados referentes aos comportamentos inseguros dos motociclistas revelados nas entrevistas, objetivando identificar estes comportamentos realizados no trânsito. Serão apresentadas as categorias iniciais que surgiram a partir das entrevistas e depois as categorias intermediárias que foram o resultado da aglomeração, por semelhança, das categorias iniciais.

5.2.3.1 Categorias Iniciais

A partir das falas dos motociclistas foi possível criar dez categorias iniciais (APÊNDICE F): “Andar no corredor”, “Ultrapassagem perigosa”, “Costurando”, “Alta

velocidade”, “Pressa demais”, “Falta de atenção”, “Agir por impulso”, “Uso de bebida alcoólica”, “Conduzir sem condições alimentares” e “Exibicionismo”.

Não foram evidenciados comportamentos inseguros na fala de três motociclistas, sendo que isto pode ser explicado pelo perfil destes motociclistas, considerando que um deles utiliza a motocicleta a menos de um ano, ou seja, pouco período de exposição no trânsito, o outro é estudante e não utilizava a motocicleta frequentemente e o terceiro utilizava a motocicleta somente para deslocar ao trabalho, não sendo um motociclista profissional.

5.2.3.2 Categorias Intermediárias

Estas categorias surgem a partir da aglomeração das categorias iniciais que se assemelham, sendo que somente a categoria inicial “Exibicionismo” não teve outra semelhante para aglomerar e formar uma nova categoria intermediária. Considerando os comportamentos inseguros dos motociclistas, as novas categorias que surgiram por aglomeração foram: “Compressão do espaço”, “Compressão do tempo”, “Percepções alteradas” e “Condições físicas inadequadas”, conforme Quadro 5, que serão apresentadas e discutidas em tópicos abaixo.

Quadro 5 – Formação de categoria intermediária na perspectiva dos comportamentos inseguros

Categoria inicial	Conceito norteador	Categoria Intermediária
Andar no corredor	Conduzir a motocicleta no espaço existente entre as laterais dos carros.	Compressão do espaço
Ultrapassagem perigosa	Ultrapassagem realizada em condições inseguras para o condutor e o trânsito.	
Costurando	Fazer zigue-zague com a motocicleta entre os carros.	
Alta velocidade	Conduzir em velocidade acima do permitido na via.	Compressão do tempo
Pressa demais	Não é alta velocidade, é um somatório de atitudes, sensação de estar rápido, mas não necessariamente em alta velocidade. É fazer as manobras e percurso com mais rapidez do que o normal, arriscando um pouco mais, reduzindo a direção defensiva.	
Falta de atenção	Concentração de forma insuficiente para conduzir a motocicleta com segurança no trânsito.	Percepções alteradas
Agir por impulso	Tomar decisão sem pensar, sem analisar a situação.	
Uso de bebida alcoólica	Conduzir a motocicleta sob o efeito de bebidas alcoólicas.	Condições físicas inadequadas
Conduzir sem condições alimentares	Conduzir a motocicleta sem ter se alimentado de forma adequada para o tempo que estará utilizando o veículo, mantendo jejum prolongado de forma insuficiente para manter o funcionamento corporal ativo para conduzir a motocicleta com segurança.	

Exibicionismo	Manobra perigosa de exposição realizada com a motocicleta, que gera prazer no motociclista em realizá-la.	Exibicionismo
---------------	---	---------------

Fonte: elaborado pelo autor.

5.2.3.2.1 Compressão do espaço

Categoria nomeada com base no referencial teórico, representando as atitudes e/ou comportamentos realizados pelos motociclistas, em que esses procuram criar e/ou acessar espaços, até mesmo aqueles não permitidos, que encurtam o percurso que percorreriam. Esteve presente na fala de nove motociclistas diferentes, 60,0% dos entrevistados.

Compressão do espaço surgiu a partir da aglomeração de três categorias iniciais, “Andar no corredor”, que representa a condução da motocicleta no espaço existente entre as laterais dos carros, estando presente em seis falas diferentes, “Ultrapassagem perigosa”, que representa a atitude de ultrapassagem realizada em condições inseguras para o condutor e o trânsito, presente em quatro falas de motociclistas diferentes e “Costurando”, que representa a atitude dos motociclistas de fazer zigue-zague com a motocicleta entre os carros, presente em três falas diferentes.

Algumas falas expressam a compressão do espaço, como a do “E6”: “[...] cê tá corredor, cê fica disviando, sai de um, sai de outro, então isso pra mim é manobra perigoso né, eu faço [...]”, a de “E12”: “ai o cê vai lá e quer fazer gracinha cortar o zoto, passar na frente do zoto [...]”.

Comportamentos semelhantes aos descritos no presente estudo também foram encontrados na literatura (FERREIRA, 2006; MORAIS, 2013; SILVA, 2008; VERONESE; OLIVEIRA, 2006). Morais (2013) relata que um motociclista participante de seu estudo revelou realizar ultrapassagem forçada, que é uma ultrapassagem perigosa. No estudo de Silva *et al.* (2008) aparece o ato de “costurar o trânsito” relatado pelo motociclista como um comportamento inseguro. Ainda em outros estudos, como o de Veronese e Oliveira (2006) e de Ferreira (2009), os motociclistas confessaram “andarem no corredor”.

Assim, pode-se dizer que alguns motociclistas procuram reduzir o espaço de deslocamento com comportamentos inseguros que podem produzir acidente de trânsito.

5.2.3.2.2 Compressão do tempo

Categoria também nomeada com base no referencial teórico, representa o comportamento dos motociclistas relacionados à tentativa de reduzir o tempo para atender as demandas. Este aspecto da compressão do tempo esteve presente na fala de nove motociclistas diferentes, 60,0% dos entrevistados.

Compressão do tempo surgiu como categoria intermediária a partir da aglomeração das categorias iniciais: “Alta velocidade”, que representa o comportamento do motociclista que conduz a motocicleta em velocidade acima do permitido para a via, sendo que esta categoria inicial esteve presente na fala de seis motociclistas diferentes, e da categoria inicial “Pressa demais”, que não representa a alta velocidade, mas um somatório de atitudes, sensação de estar rápido, mas não necessariamente em alta velocidade, fazendo as manobras e percurso com mais rapidez do que o normal, arriscando um pouco mais, reduzindo a direção defensiva, presente na fala de três motociclistas diferentes.

Algumas falas que evidenciam a compressão do tempo, como a fala do “E7”:
“sim, claro, o motociclista também sempre é muito imprudente, sempre quer chegar primeiro”
e a fala do “E6”:

Às vezes ultrapassa. Acaba que você pode vê né, não atoa que tem esse negócio de radar, quando o radar ta daqui uns faltando uns 100 metros, se a pista é de 60, você já está a 70 e ai na hora que você ta vendo o radar cê dá uma reduzida e ai na hora que passou dali se tiver que colocar acima de novo cê coloca. Isso é lógica mesmo.

Em algumas pesquisas também foram evidenciadas como atitude de comportamento inseguro, a alta velocidade que os motociclistas conduzem seus veículos, como no estudo de Moraes (2013) e de Queiroz e Oliveira (2003) em que alguns motociclistas revelam que sempre transgrediam as leis de trânsito conduzindo em alta velocidade, além do limite permitido. No estudo de Silva *et al.* (2008) também é descrito como comportamento inseguro a condução em alta velocidade, sendo que o motociclista revela: “Encurtar percurso e andar mais rápido”, como uma justificativa para conduzir a motocicleta em alta velocidade.

Também revelada nos estudos de Novo *et al.* (2015) e de Ferreira (2009) tendo a mesma justificativa para este comportamento, ou seja, a pressa em cumprir os prazos de entrega. No estudo de Golias (2013) também aparece a alta velocidade relatada pelo motociclista que se justifica em conseguir chegar a tempo hábil de realizar o que tinha programado.

Assim, o estudo revela que os motociclistas procuram reduzir o tempo de deslocamento o máximo possível para que eles possam conseguir cumprir suas tarefas e compromissos.

5.2.3.2.3 Percepções alteradas

É uma categoria que representa as alterações no processo mental de percepção, em que o sujeito não faz o planejamento mental ao conduzir uma motocicleta. A categoria surgiu a partir de duas categorias iniciais, “Falta de atenção”, que representa a concentração de forma insuficiente para conduzir a motocicleta com segurança no trânsito, que surgiu a partir da fala de seis motociclistas diferentes e da categoria inicial “Agir por impulso”, que representa a tomada de decisão sem pensar, sem analisar a situação, surgindo da fala de um motociclista.

A categoria intermediária “Percepção alterada” está presente no total de seis falas de motociclistas diferentes, que representam 40,0% dos entrevistados. Nas falas abaixo observa-se a questão da percepção alterada quanto ao comportamento inseguro dos motociclistas, como na fala do “E8”: “e eu tenho a minha culpa de não tá mais atento também no trânsito se tivesse um pouco mais atento, eu divia tá distraído porque foi tão rápido que não conseguir nem freiar [...]”, na fala do “E9”: “não, tem hora que o cara age por impulso isso que é o problema [...]”, na fala do “E14”: “falha minha, não vi, tinha que ter parado olhado direito [...]”.

A falta de atenção vem sendo apresentada também em outras pesquisas (FERREIRA, 2009; MORAIS, 2013) como um problema no trânsito que aumenta a possibilidade de risco para acidentes, caracterizando como um comportamento inseguro por parte dos motociclistas. Morais (2013) afirma que a falta de atenção de motociclistas é uma causa de acidentes no trânsito, sendo esta ideia retirada da própria percepção dos motociclistas.

Dessa forma, pode-se considerar que alguns comportamentos dos motociclistas, como a falta de atenção e o fato de agir por impulso, são características comportamentais que aumentam a possibilidade de acidentes de trânsito.

5.2.3.2.4 Condições físicas inadequadas

Esta categoria representa situações físicas inadequadas, assumida pelo motociclista, para conduzir uma motocicleta, surgindo a partir da fala de dois motociclistas. É formada a partir da aglomeração de duas categorias iniciais. A primeira é “Uso de bebida alcoólica”, que representa a situação em que o motociclista conduz a motocicleta sob o efeito de bebidas alcoólicas, que foi evidenciada em uma fala. A segunda “Conduzir sem condições alimentares”, que representa a atitude do motociclista conduzir a motocicleta sem ter se alimentado de forma adequada para o tempo que estará utilizando o veículo. Foi evidenciada na fala de um motociclista e implica em manter o jejum prolongado de forma insuficiente para promover o funcionamento corporal ativo para conduzir a motocicleta com segurança.

O motociclista “E15” deixa claro em sua fala a questão do uso da bebida alcoólica: “pelo fato de eu ter bebido também, de eu ter bebido não vou negar foi um dos fatos, um dos fatores sim [...]”, nesta fala ele se refere ao fato do acidente, então ele deixa claro que o uso de bebida alcoólica influenciou no acidente que aconteceu, pois ele ficou sem condições físicas de conduzir a motocicleta. Em outro momento da entrevista o “E15” reafirma o uso da bebida como um fator relacionado ao acidente: “mas eu acho que foi imprudência mesmo a questão do gole mesmo da cerveja que a gente já tinha tomado [...]”.

O motociclista “E13” também aponta em sua fala as questões físicas que influenciaram o acidente, demonstrando o comportamento inseguro: “eu acho porque pelo fato de eu está sem almoçar, sem tomar café direito, ai eu fiquei meio aéreo ai aconteceu isso ai”, e depois em outro momento ele reafirma o fato das condições alimentares interferirem na condição de conduzir a motocicleta:

[...] eu acho que eu apaguei desmaiei tipo cuchilei pilotando, eu tava desde cedo, eu sai de casa era cedo não tinha tomado café direito, tava com pouco dinheiro, ai já era 3 horas da tarde e ainda não tinha cumido nada, foi aonde que eu acho que aconteceu, o que aconteceu deu ter apagado e batido no caminhão.

Os estudos de Novo *et al.* (2015) e de Jomar, Abreu e Souto (2015) revelaram a condução de motocicletas sob influência do álcool, sendo uma prática de comportamento inseguro que gera condições físicas inadequadas no motociclista para conduzir o veículo.

A motocicleta é um veículo que, pela sua configuração, não oferta muita segurança para os condutores, conforme apresentado anteriormente, e quando o motociclista adota postura de conduzi-la sem condições físicas necessárias, pode-se dizer que este sujeito

assume o risco de acidente. Apesar de existir a legislação que proíbe conduzir veículos sob o uso de bebida alcoólica, observa-se que é uma prática atual realizada pelos motociclistas, que necessita de ser repensada por estes sujeitos.

5.2.3.2.5 Exibicionismo

É uma categoria inicial que surgiu da fala de um motociclista, representando a realização de manobra perigosa de exposição com a motocicleta, que gera prazer no motociclista em realizá-la. Como não houve outra categoria inicial semelhante que gerasse o agrupamento, esta categoria ficou com o mesmo nome na parte de categoria intermediária.

Na fala do “E13”, pode-se evidenciar esta exposição: “já realizei muitas, andava de uma roda, fazia manobras perigosas e tal e agora até parei [...]”, ou seja, o sujeito pratica comportamentos inseguros que geram prazer, arriscando a possibilidade de acontecer um acidente.

Semelhante ao encontrado neste estudo, na pesquisa de Queiroz e Oliveira (2003) também foi evidenciado o exibicionismo no relato do motociclista que revela transgredir as leis de trânsito de forma constante realizando diversas manobras perigosas, como pode ser evidenciado no relato.

5.2.3.3 Considerações sobre a categoria comportamentos inseguros

Com esta pesquisa foi possível identificar os comportamentos inseguros praticados pelos motociclistas. Alguns comportamentos são de ordem pessoais devido à fatores de personalidade dos sujeitos como, “Falta de atenção”, “Agir por impulso”, “Exibicionismo”, e outros estão relacionados às necessidades de adaptação dos motociclistas ao ambiente e às exigências do meio social e trabalhista para conseguirem melhores resultados e condições de trabalho e deslocamento, ou seja, o meio social interferindo e/ou influenciado o comportamento do sujeito.

O Quadro 6, apresenta as categorias intermediárias, com os seus conceitos, que formaram a categoria final “Comportamentos inseguros”.

Quadro 6 – Formação da categoria final comportamentos inseguros

Categoria Intermediária	Conceito norteador	Categoria Final
Compressão do espaço	Atitudes e/ou comportamentos realizados pelos motociclistas, em que esses procuram criar e/ou acessar espaços, até mesmo os não permitidos, que encurtam o percurso ao qual percorreriam.	Comportamentos inseguros
Compressão do tempo	Comportamentos dos motociclistas relacionados à tentativa de reduzir o tempo para atender demandas.	
Percepções alteradas	Representa as alterações no processo mental de percepção, em que o sujeito não faz o planejamento mental ao conduzir uma motocicleta.	
Condições físicas inadequadas	Representa situações físicas inadequadas, assumida pelo motociclista, para conduzir uma motocicleta.	
Exibicionismo	Manobra perigosa de exposição realizada com a motocicleta, que gera prazer no motociclista em realizá-la.	

Fonte: elaborado pelo autor.

Considerando os comportamentos inseguros, pode-se destacar duas categorias intermediárias, “Compressão do tempo” e “Compressão do espaço”, que foram evidenciadas na fala de 60,0% dos entrevistados. Estas categorias representam a tentativa dos motociclistas encurtarem o tempo e espaço para conseguirem maior produtividade em suas tarefas e/ou para reduzirem o tempo de exposição no trânsito.

Para Harvey (2008), o espaço e o tempo sofreram influências do meio de produção capitalista, apresentando outras concepções e representações que de forma direta e indireta repercutiram na organização da vida diária dos indivíduos. Isso pode ser corroborado com os achados nesta pesquisa, em que os motociclistas apresentam comportamentos que visam reduzir o tempo, como aumento de velocidade, pressa ao conduzir a motocicleta e também aos comportamentos que procuram reduzir e/ou criar novos espaços, como o fato de realizarem as “costuras” no trânsito, o andar no corredor, as ultrapassagem perigosas, que de acordo com os motociclistas são atitudes inseguras, mas necessárias para atingir seus objetivos em tempo hábil.

Dessa forma, pode-se dizer que o sistema capitalista é que determina a organização do tempo e espaço para estes motociclistas, apresentando um domínio social relevante na vida desses sujeitos, que são obrigados a acompanharem o ritmo do sistema que domina as relações sociais impondo o modo de comportamentos desses sujeitos a bem do funcionamento do sistema.

Apesar de que o sujeito é livre para escolher suas atitudes, é importante a compreensão desse domínio social do capitalismo para que o discurso não permaneça sempre na culpabilização do sujeito. Entender a pressão social sobre o motociclista é fundamental para que se possa entender o modo de comportamento desse sujeito que muitas vezes é refém da organização social que é ditada pelo meio de produção capitalista.

5.2.4 Atitudes de prevenção de acidentes

Nesta parte do texto serão apresentados os resultados, em formato de categorias, que buscam conhecer atitudes de prevenção de acidentes praticadas pelos motociclistas. Está organizada na apresentação das categorias iniciais e posteriormente das categorias intermediárias no Quadro 7, e em subtópicos que visam à melhor compreensão destas categorias.

5.2.4.1 Categorias Iniciais

Foram criadas oito categorias iniciais a partir das falas dos motociclistas (APÊNDICE G): “Prestando atenção”, “Andando devagar”, “Respeito às sinalizações”, “Manter distância entre veículos”, “Utilizar seta adequadamente”, “Não realizar manobras perigosas”, “Manutenção contínua da motocicleta” e “Sair de casa mais cedo”.

5.2.4.2 Categorias Intermediárias

Surgiram três categorias intermediárias que englobam os significados das atitudes de prevenção de acidentes, apresentadas no Quadro 7 com seus respectivos conceitos, “Percepção segura”, “Leis de trânsito” e “Exposição do veículo”. Abaixo será apresentado cada categoria com seus significados e suas categorias iniciais que as formam.

Quadro 7 – Formação de categoria intermediária na perspectiva das atitudes de prevenção de acidentes

Categoria Inicial	Conceito norteador	Categoria Intermediária
Prestando atenção	Ficar atento ao trânsito, prevenindo situações perigosas para evitar acidentes.	Percepção segura
Andando devagar	Conduzir a motocicleta em velocidade adequada para via, de forma segura.	
Respeito às sinalizações	Conduzir a motocicleta de acordo com as sinalizações e normas do trânsito.	Leis de trânsito
Manter distância entre veículos	Conduzir a motocicleta mantendo distância de segurança entre outros veículos.	
Utilizar seta adequadamente	Sinalizar as direções que serão tomadas com a motocicleta com o dispositivo seta, de forma antecipada para facilitar o entendimento dos outros condutores.	
Não realizar manobras perigosas	Conduzir a motocicleta sem realizar qualquer tipo de manobra ou conduta que comprometa a segurança no trânsito.	Exposição do veículo
Manutenção contínua da motocicleta	Manter a motocicleta em condições físicas ideais para circular de forma segura no trânsito.	
Sair de casa mais cedo	Antecipar o horário de sair da casa, para que possa conduzir a motocicleta com tranquilidade no trânsito sem se preocupar com o horário para chegar ao local desejado.	

Fonte: elaborado pelo autor.

5.2.4.2.1 Percepção segura

É uma categoria que representa atitudes de prevenção de acidentes relacionadas à percepção mental, em que o motociclista fica mais alerta no trânsito. Surgiu a partir da fala de doze motociclistas, que representam 80,0% dos entrevistados, sendo resultado da aglomeração de duas categorias iniciais, que são “Prestando atenção”, que foi evidenciada na fala de dez motociclistas, sendo a atitude de prevenção em acidentes que mais destacou e foi citada pelos motociclistas, e a categoria “Andando devagar”, presente na fala de cinco motociclistas.

Alguns exemplos de falas que evidenciaram a percepção segura dos motociclistas, como a do “E10”: “muito atencioso e não correr e não correr, não correr nada zero, andar normal [...]”, a fala do “E13”: “o máximo de atenção que eu puder, porque somente olhar retrovisor que o que todo mundo esquece, geralmente bate a maioria por causa dos retrovisor, falta de olhar o retrovisor, falta de atenção, eu tento fazer o máximo que for possível [...]”.

No estudo de Veronese e Oliveira (2006) foi evidenciada a atitude de prestar atenção no trânsito, desenvolvida pelos *motoboy*s, que são motociclistas profissionais. Neste estudo, um *motoboy* relata a necessidade de equilibrar no meio do trânsito e ainda observar os

carros, as motocicletas, ter um autocontrole, enfim, ele demonstra que prestar atenção no trânsito é uma prevenção de acidente importante.

No estudo de Moraes (2013) foi perguntado aos participantes como eles costumavam evitar acidentes de trânsito, então surgiu como a opção mais apresentada a categoria “mais atenção”, seguida da categoria “não correr nas vias”, o que vem a corroborar com os resultados encontrados na parte de prevenção de acidentes deste estudo.

No estudo de Golias (2013) também foi evidenciado o fato de prestar atenção como uma atitude dos motociclistas para prevenir acidentes, como em uma fala do entrevistado que revela a necessidade de sempre olhar para os quatro lados.

Conduzir uma motocicleta dentro dos limites de velocidade adequados para via, com segura, prestando atenção no trânsito, prevenindo situações perigosas para evitar acidentes, são atitudes de prevenção de acidentes indispensáveis para uma condução defensiva em que o motociclista adquire uma postura positiva perante o trânsito.

5.2.4.2.2 Leis de trânsito

Surgiu como uma categoria que representa as atitudes preventivas tomadas diretamente relacionadas à legislação de trânsito, presente na fala de quatro motociclistas, resultado da aglomeração de três categorias iniciais que são, “Respeito às sinalizações”, que surgiu da fala de três motociclistas, “Manter distância entre veículos”, revelada na fala de um motociclista e “Utilizar seta adequadamente”, que também surgiu da fala de um motociclista.

Alguns exemplos de falas que demonstram a questão da prevenção do acidente relacionada ao respeito às Leis de trânsito, como na fala do “E14”: “Eu acho que evitar é isso é parar olhar e respeitar a sinalização e sempre andando com distância do veículo da frente porque a moto se torna mais perigosa do que cê andar com outro veículo [...]” e na fala do “E15”: “sou um cara que eu tenho mania de seta, até dentro de um bairro, até numa rua assim [...]”.

Neste estudo alguns motociclistas demonstraram conhecer e praticar a legislação do trânsito para prevenir acidentes, sendo que achados semelhantes foram encontrados em outros estudos (GOLIAS, 2013; MORAIS, 2013; NOVO, 2013). No estudo de Moraes (2013), “respeitar as sinalizações” surgiu como a quarta atitude mais importante dos motociclistas para evitar acidentes de trânsito. No estudo de Golias (2013), o motociclista revela a importância em manter distância entre veículos, como um fator de prevenção de acidentes e

no estudo de Novo (2013), o respeito às leis de trânsito foi declarado por 72,2% dos motociclistas participantes da pesquisa.

Assim pode-se dizer que respeitar as leis de trânsito surge como uma atitude de prevenção de acidente fundamental no cenário do trânsito.

5.2.4.2.3 Exposição do veículo

É uma categoria que representa atitudes do motociclista que procura evitar a exposição da motocicleta, no trânsito, em condições desfavoráveis, reduzindo a possibilidade de acidentes. Foi destacada a partir da fala de quatro motociclistas, sendo composta por três categorias iniciais que são “Não realizar manobras perigosas”, que surgiu da fala de dois motociclistas, “Manutenção contínua da motocicleta”, que foi apresentada por um motociclista e “Sair de casa mais cedo”, presente na fala de um motociclista.

Nas falas abaixo, observa-se as atitudes de prevenção de acidentes que visam reduzir a exposição da motocicleta, como na fala do “E15”: “é tanto que no trabalho, quando eu pegava serviço 8 horas eu saía de casa seis e meia, eu ia devagassim e chegava no serviço 7 horas, eu tinha uma hora tranquilo [...]”, na fala do “E8”: “manter a moto com freio, tudo ok, sempre não andar pela, minha moto é uma moto nova, não é uma moto vieja igual essas sem freio, é uma moto nova, pelo menos era nova antes do acidente [...]”.

Através desses achados, pode-se dizer que os motociclistas adotam atitudes que evitam a exposição deles com a motocicleta no trânsito, em momentos mais intensos e de maneiras mais arriscadas, prevenindo a ocorrência de acidentes.

Alguns estudos evidenciaram também estas atitudes de prevenção de acidentes que evitam a exposição dos motociclistas, como no estudo de Golias (2013), em que o motociclista revela o seu hábito de acordar mais cedo para sair com tempo adequado, semelhante ao achado da categoria “Sair de casa mais cedo”.

No estudo de Ferreira (2009), realizado com motociclistas profissionais, os motociclistas relataram que a falta de manutenção das motocicletas é um fator de risco para acidentes. Logo, a necessidade de manutenção contínua da motocicleta é uma atitude de prevenção de acidente, indicando a importância de manter a motocicleta em boas condições para o trânsito no sentido de prevenir acidentes.

Outros estudos também apresentaram nos discursos dos motociclistas a fala sobre a importância da manutenção contínua da motocicleta como fator importante na prevenção de acidentes (OLIVEIRA; MATOS FILHO; ARAÚJO, 2012; VERONESE; OLIVEIRA, 2006).

Dessa forma, pode-se dizer que reduzir a exposição da motocicleta em condições desfavoráveis, como evitar horários de trânsito mais intenso, procurando sair de casa antes do necessário, evitar transitar com a motocicleta sem condições mecânicas, procurando manter a manutenção periódica do veículo e evitar realizar manobras perigosas, é atitude que demonstra ser preventiva para acidentes de trânsito com motocicleta.

5.2.4.3 Considerações sobre a categoria Atitudes de prevenção de acidentes

Com a pesquisa foi possível conhecer várias atitudes de prevenção de acidentes apresentadas pelos motociclistas, conforme apresentado acima, e destaca-se a categoria “Percepção segura” que revelou como atitude de prevenção de acidentes mais presente no discurso dos motociclistas, presente em doze dos quinze entrevistados. Esta percepção segura é um cuidado que o motociclista apresenta no trânsito que lhe possibilita uma direção defensiva. A categoria inicial que mais se destacou foi “Prestando atenção”, que foi evidenciada no discurso de dez motociclistas, dos quinze entrevistados, indicando que o fato de prestar atenção é sem dúvida a melhor maneira de prevenir acidentes de trânsito, pois isso possibilita ao motociclista tomar atitudes diferentes das que ele iria tomar, se não estivesse prestando atenção.

O Quadro 8, apresenta uma síntese da formação da categoria final, com as categorias intermediárias e seus respectivos conceitos.

Quadro 8– Formação da categoria final atitudes de prevenção de acidentes

Categoria Intermediária	Conceito norteador	Categoria Final
Percepção segura	Atitudes de prevenção de acidentes relacionadas à percepção mental, em que o motociclista fica mais alerta no trânsito.	Atitudes de prevenção de acidentes
Leis de trânsito	Atitudes preventivas tomadas diretamente relacionadas à legislação de trânsito.	
Exposição do veículo	Representa atitudes do motociclista que procura evitar a exposição da motocicleta, no trânsito, em condições desfavoráveis, reduzindo a possibilidade de acidentes.	

Fonte: elaborado pelo autor.

Apesar de que os motociclistas reconhecem e praticam algumas atitudes de prevenção de acidentes, por que alguns deles ainda praticam os comportamentos inseguros conforme apresentado anteriormente no texto?

Como resultado dessa pesquisa os comportamentos inseguros que mais surgiram foram os relacionados à “Compressão do tempo e espaço”, que podem ser explicados pelas necessidades trabalhistas desses sujeitos, ou seja, os motociclistas assumem o risco para conseguirem atender suas demandas e necessidades do trabalho, sendo esta uma possível explicação para os comportamentos inseguros praticados.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com esta pesquisa foi possível identificar e compreender os fatores que motivam os motociclistas a escolherem a motocicleta como um meio de transporte, além disso, verificar a percepção de risco, identificar os comportamentos e conhecer atitudes de prevenção de acidentes praticadas pelos motociclistas.

Os fatores motivacionais revelados na pesquisa foram: a economia proporcionada pelo veículo, o ganho no tempo, o gosto pela motocicleta, o fato de ser um veículo mais rápido, a praticidade, a agilidade, a situação de ser o único veículo disponível no momento para uso do sujeito, o fato de ser mais barato e a situação de que a condição financeira é de ter uma moto.

O fator economia foi o que mais revelou para a motivação dos motociclistas, seguido do fator tempo.

Apesar de evidenciado estes fatores citados acima, entende-se que a motivação pode ser criada ao longo da vida do sujeito, de acordo com suas vivências e que as questões sociais, culturais, assim como o meio de produção capitalista, influenciam este processo de motivação, que gira em torno das necessidades mais sociais que individuais, ou seja, é o meio social determinando e/ou influenciando os sujeitos.

Mais de um fator motivacional para utilizar a motocicleta foi apresentado, às vezes, pelo mesmo motociclista, revelando a possibilidade desta escolha ser influenciada por um conjunto de fatores e não somente um fator.

Os motociclistas perceberam o risco a que estão expostos, porém eles apresentam esta percepção com enfoques diferentes, como a percepção clara do risco, o risco relacionado a terceiros, relacionado ao condutor, associado a exposição corporal, o risco contínuo e também o risco direto não percebido pelo motociclista. Houve situações em que o mesmo motociclista, às vezes, apresentou percepções de risco de forma diferentes, em momentos diferentes da entrevista, demonstrando que percebe o risco, mas que este risco está relacionado a mais de um fator e/ou situação.

Como comportamentos inseguros praticados pelos motociclistas foram identificados: falta de atenção, alta velocidade, costurar no trânsito (conduzir em zigue-zague), andar no corredor (conduzir no espaço entre os outros veículos), pressa demais, ultrapassagem perigosa, agir por impulso, exibicionismo (realizar manobras perigosas), uso de bebida alcoólica, conduzir sem condições alimentares. As atitudes de comportamento

inseguro que mais destacaram foram às relacionadas à tentativa dos motociclistas reduzirem o tempo e o espaço para conseguirem atingir seus objetivos.

Foram reveladas as seguintes atitudes de prevenção de acidentes: prestar atenção, andar devagar, não realizar manobras perigosas no trânsito, realizar manutenção contínua da motocicleta, sair de casa mais cedo, respeito às sinalizações, manter distância entre veículos e utilizar seta adequadamente, sendo que a atitude prestar atenção foi a que mais apareceu no discurso dos sujeitos indicando que o fato de prestar atenção é a melhor maneira de prevenir acidentes de trânsito.

A pesquisa revelou também a relação do uso da motocicleta com as necessidades trabalhistas, ou seja, a motocicleta sendo utilizada como instrumento direto para o trabalho e também como meio de deslocamento para este, sendo um importante instrumento nas relações de trabalho.

Compreender os fatores que motivam os motociclistas a escolherem a motocicleta como veículo de transporte não é uma tarefa fácil se o sujeito não for ouvido e se não houver a contextualização com o modo de vida da sociedade, ou seja, com a organização social que interfere diretamente nas decisões individuais de elementos que a compõe.

Dessa forma, pode-se dizer que o sujeito sofre influências para escolher este veículo como meio de transporte para atender as necessidades da sociedade. Dentre estas destaca-se o tempo, que surge como elemento de fundamental importância na vida das pessoas, em que ganhar tempo, não perder tempo e encurtar o tempo são manobras importantes para a sociedade atual que vivencia a era da velocidade, em que tudo deve ser rápido, com o mínimo de tempo possível e com o menor custo, sendo esta uma das regras do sistema de produção capitalista que molda o modo de vida das pessoas.

Então, observa-se que a motivação dos sujeitos para escolher a motocicleta como meio de transporte é um processo multifatorial, acreditando que um dos principais estímulos para motivação vem do sistema de produção capitalista que impõe um modo de produção e um ritmo para a sociedade que vive refém deste.

Apesar da apresentação e discussão dos motivos revelados a partir dos discursos dos motociclistas, como “o tempo”, “o aspecto financeiro”, “único veículo disponível”, pode-se deduzir que estes motivos estão diretamente relacionados ao sistema de produção capitalista, e a motivação “gosto pela motocicleta” pode ser um estímulo de propaganda capitalista que seduz o sujeito de forma indireta, influenciando-o a obter o gosto pelo veículo, para que ele seja bem aceito, pois é um veículo que apresenta todas as características necessárias que contribuem com o bom desenvolvimento do sistema capitalista.

Com o estudo, pode-se dizer que o fato dos motociclistas estarem hospitalizados não demonstrou ser uma condição que limitasse as respostas desses sujeitos em prol dos objetivos investigados, visto que as respostas encontradas foram semelhantes a outros estudos com motociclistas (ANDRADE, 2009; BONITO, 2011; FONTANA, SILVA e OLIVEIRA, 2011; FRANZON *et al.*, 2013; MORAIS, 2013; OLIVEIRA, MATOS FILHO e ARAÚJO, 2012; QUEIROZ e OLIVEIRA, 2003; SILVA *et al.*, 2008; VERONESE e OLIVEIRA, 2006).

Para Veronese e Oliveira (2006), somente as ações de autocuidado desenvolvidas pelos motociclistas não são totalmente eficazes para a proteção contra os riscos da vida, pois esta proteção não depende exclusivamente desses indivíduos. De forma geral, as ações de melhoria no trânsito incluem medidas de educação, engenharia e fiscalização (FERREIRA, 2009).

Considerando esta posição e os achados nesta pesquisa, sugere-se algumas estratégias que visam reduzir o número de acidentes:

- desenvolver ações específicas, multidisciplinares e multissetoriais que valorizem a importância do meio na ocorrência de acidentes de trânsito (VERONESE; OLIVEIRA, 2006);
- desenvolver regras específicas de mercado para os trabalhadores que utilizam a motocicleta e também para os que deslocam com este veículo para o trabalho, procurando atenuar a forma de exposição desses condutores;
- desenvolver atividade contínuas de educação no trânsito, procurando mudar o comportamento inseguro dos condutores motociclistas (FERREIRA, 2009);
- melhorar os meios de transporte público, de forma que possibilite o transporte de todos os cidadãos com qualidade e em tempo favorável (FERREIRA, 2009);
- tornar mais efetiva a fiscalização de trânsito, proporcionando mais segurança aos condutores (OLIVEIRA; MATOS FILHO e ARAÚJO, 2012);
- acabar com o “corredor” de motocicletas, desenvolvendo via exclusiva de tráfego para motociclistas e outras alternativas que permitem melhorar o deslocamento de todos os veículos (FERREIRA, 2009);
- tornar obrigatório a manutenção periódica, comprovada, das motocicletas (FERREIRA, 2009);
- implantar fiscalização constantes e punições mais severas para comportamentos inseguros (MORAIS, 2013).

Ressalta-se como um importante achado neste estudo, o fato da motivação pela escolha da motocicleta está fortemente associada a dois fatores, o tempo e o aspecto financeiro, sendo que estes dois fatores destacam como um conjunto quase que obrigatório para o motociclista. Isso remete a ideia de que somente um desses fatores não seria por si só como determinante na escolha da motocicleta como meio de transporte, ou seja, se a motocicleta apresentasse apenas um desses fatores, talvez não seria um veículo tão procurado e utilizado.

Como sugestão para futuro estudo, recomenda-se que realizem estudos para melhor analisar a relação da sociedade com o motociclista e desse com o meio de produção capitalista, pois acredita que o motociclista é motivado e exposto aos riscos de acidentes, devido às características típicas deste meio de produção que o estimula e o influencia a optar por este meio de transporte, de forma que não se torne uma opção do sujeito, mas uma falta de opção na escolha da motocicleta.

REFERÊNCIAS

AMORIN, C. R. *et al.* Acidentes de trabalho com mototaxistas. **Rev Bras Epidemiol.** 15(1): 25-37, 2012.

ANDRADE, C. R. **Motoboys! Perspectivas quanto à profissão, estresse e acidentes de trânsito: estudo de caso na cidade de Belo Horizonte.** 2009. 172 f. Dissertação (Mestrado em Administração) - Curso de Mestrado do Centro de Pós-graduação e Pesquisas em Administração, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2009.

AREOSA, J. O risco no âmbito da teoria social. 2008. In: **VI Congresso português de Sociologia. Mundos Sociais Saberes e práticas.** jun. 2008. Disponível em: <<http://www.aps.pt/vicongresso/pdfs/323.pdf>>. Acesso em: 22 dez. 2015.

BACCHIERI, G.; BARROS, A. J. D. Acidentes de trânsito no Brasil de 1998 a 2010: muitas mudanças e poucos resultados. **Rev Saúde Pública.** 45(5): 949-63, 2011.

BARDIN, L. **Análise de conteúdo.** São Paulo: Edições 70, p. 229, 2011.

BERGAMINI, C. W. O que não é motivação. **RAE – Revista de Administração de Empresas.** São Paulo, v. 21, n. 4, p. 3-8, out/dez. 1986. Disponível em: <http://www.rausp.usp.br/busca/artigo.asp?num_artigo=689>. Acesso em: 18 dez. 2015.

BONITO, R. F. **Riscos de Acidentes e Mortes em Usuários de Motocicletas em Uberlândia – MG.** 2011. 155 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Programa de Pós-Graduação em Geografia, Instituto de Geografia da Universidade Federal de Uberlândia-MG, Uberlândia, 2011.

BRASIL. Ministério da Saúde. **Brasil é o quinto país no mundo em mortes por acidentes no trânsito.** 2015. Disponível em: <<http://www.blog.saude.gov.br/index.php/35535-brasil-e-o-quinto-pais-no-mundo-em-mortes-por-acidentes-no-transito>>. Acesso em: 20 maio 2015.

BRASIL. **Sistema de Vigilância de Violências e Acidentes (Viva): 2009, 2010 e 2011.** Ministério da Saúde, Secretaria de Vigilância em Saúde, Departamento de Vigilância de Doenças e Agravos não Transmissíveis e Promoção da Saúde. – Brasília: Ministério da Saúde, 164 p. 2013. Disponível em: <http://bvsms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/sistema_vigilancia_violencia_acidentes.pdf>. Acesso em: 20 maio 2015.

CORREIA, T. M. *et al.* Motoboys e Trânsito: O impacto dos acidentes com esses profissionais no desempenho da função. **IV Congresso ULAPSI - Construindo a Identidade Latinoamericana da Psicologia,** Montevideu, Uruguai, 2011.

FERREIRA, F. F. **Fatores de risco em acidentes envolvendo motocicletas em vias urbanas: a percepção dos condutores profissionais.** 2009. 91 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção) – Escola de Engenharia, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2009.

FONTANA, R. T.; SILVA, M. B.; OLIVEIRA, M. B. Atividade do mototaxista: riscos e fragilidades autorreferidos. **Rev Bras Enferm.** Brasília, nov-dez; 64(6): 1048-55, 2011.

FRANZON, A. *et al.* Um estudo sobre os fatores que levam os motociclistas à acidentes de trânsito na cidade de Umuarama. **Akrópolis**, Umuarama, v. 21, n. 1, p. 43-54, jan./jun. 2013.

GODOY, A. S. Pesquisa qualitativa: tipos fundamentais. **Revista de Administração de Empresas.** São Paulo, v. 35, n. 3, p. 20-29, mai./jun. 1995.

GOLIAS, A. R. C.; CAETANO, R. Acidentes entre motocicletas: análise dos casos ocorridos no estado do Paraná entre julho de 2010 e junho de 2011. **Ciência & Saúde Coletiva**, 18(5): 1235-1246, 2013.

GOLIAS, A. R. C. **Motociclistas vítimas de acidentes em Paranavaí-PR, 2011.** 2013. 199 f. Tese (Doutorado em Saúde Coletiva) - Programa de Pós Graduação em Saúde Coletiva, Faculdade de Medicina de Botucatu, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” Botucatu – SP, 2013.

HANDY, C. B. **Como compreender as organizações.** Rio de Janeiro, Zahar, 1978.

HARVEY, D. **Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural.** Tradução de Adail Ubirajara Sobral e Maria Stela Gonçalves. 17 ed. São Paulo: Edições Loyola, 349 p. maio de 2008.

INSTITUTO NACIONAL DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIA - INCT. **Evolução da Frota de Automóveis e Motos no Brasil 2001 – 2012: Relatório 2013.** Observatório das Metrópoles, Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia. Rio de Janeiro, out. 2013. Disponível em: <http://www.observatoriodasmetropoles.net/download/auto_motos2013.pdf>. Acesso em: 20 maio 2015.

JOMAR, R. T.; ABREU, Ângela Maria Mendes; SOUTO, Jaqueline da Silva Soares. Beber e dirigir: comportamentos de motociclistas abordados pela operação lei seca. **Cogitare Enferm.** Out/dez; 20(4): 792-797, 2015.

LIEBER, R. R.; ROMANO-LIEBER, N. S. “O conceito de risco: Janus reinventado”. In: **Saúde e ambiente sustentável: estreitando nós.** MINAYO, Maria Cecília de Sousa; MIRANDA, Ary Carvalho de (org.). Rio de Janeiro: Fiocruz. p. 69-112, 2002.

LOURENÇO, L.M.; MARTINS, L. A. Avaliação de *Stress* em *Motoboys*. **Universidade Federal de Juiz de Fora.** Artigo on-line. 2010. Disponível em:< <http://www.ufjf.br/virtu/files/2010/05/artigo-3a2.pdf>>. Acesso em: 23 mar. 2012.

MANZINI, E. J. Considerações sobre a transcrição de entrevistas. In: _____. **A entrevista como instrumento de pesquisa em Educação e Educação Especial: uso e processo de análise.** Marília: UNESP, 2008. Disponível em: < http://www.oneesp.ufscar.br/texto_orientacao_transcricao_entrevista>. Acesso em: 18 fev. 2016.

MARIN-LEON, L.; VIZZOTTO, M. M. Comportamentos no trânsito: um estudo epidemiológico com estudantes universitários. **Caderno de Saúde Pública**. v. 19, n. 2, p. 512-523, 2003.

MARTINS, E. T.; BOING, A. F.; PERES, M. A. Mortalidade por acidentes de motocicleta no Brasil: análise de tendência temporal, 1996-2009. **Rev. Saúde Pública**, São Paulo, v. 47, n. 5, p. 931-941, out. 2013.

MORAIS, S. D. Q. de. **Acidentes de trânsito com motociclistas: um estudo social e participativo**. 2013. 146 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia/MG, 2013.

NOVO, C. F. **Percepção de risco de motociclistas infratores**. 2013. 103 f. (Mestrado em Psicologia) – Pós-graduação em Psicologia, Universidade Federal do Paraná. Curitiba, 2013.

NOVO, C. F. *et al.* Percepção de risco do Motociclista Infrator. **Psicologia: Ciência e Profissão** (Online), v. 35, p. 991-1006, 2015.

OLIVEIRA, T. S.; MATOS FILHO, S. A.; ARAÚJO, G. F. Conhecimento de mototaxistas quanto aos riscos ocupacionais. **Revista Baiana de Saúde Pública**. v. 36, n. 4, p. 899-918. out./dez. 2012.

PAULA, G. F.; CAMARGO, F. C. C.; IWAMOTO, H. H. Condições de saúde e trabalho e exposição a acidentes e violência no trânsito entre mototaxistas. **Rev Enferm Atenção Saúde** [Online]. Ago/Dez; 4(2): 74-87, 2015.

PERES, F. Onde Mora o Perigo? Percepção de riscos, ambiente e saúde. In: **Saúde e ambiente: estreitando nós**. MINAYO, Maria Cecília de Sousa (org.); MIRANDA, Ary Carvalho de (org.). Rio de Janeiro: Fiocruz. p. 69-112, 2002.

PINTO, P. V. H. **Avaliação do Comportamento de Risco de Motociclistas no Cenário Brasileiro**. 2013. 116 f. Dissertação de Mestrado em Transportes, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Faculdade de Tecnologia, Universidade de Brasília, Brasília, DF, 2013.

PORDEUS, A. M. J. *et al.* Fatores associados à ocorrência do acidente de motocicleta na percepção do motociclista hospitalizado. **RBPS**, Fortaleza, 23(3): 206-212, jul./set., 2010.

QUEIROZ, M. S.; OLIVEIRA, P. C. Acidentes de trânsito: uma análise a partir da perspectiva das vítimas em Campinas. **Psicologia & Sociedade**. 15(2): 101-123; jul./dez. 2003.

RIBEIRO, E. L.; JÚNIOR, J. C. R. S; AZEVEDO, F. H. C. Produção científica acerca dos acidentes de trânsito no Brasil. **Rev. Saúde em Foco**, Teresina, v. 1, n. 2, art. 1, p. 149-166, ago./dez. 2014.

ROZESTRATEN, R. J. A. **Psicologia do trânsito: conceitos e processos básicos**. São Paulo: EPU: Editora da Universidade de São Paulo, 1998.

SILVA, D. W. *et al.* Condições de Trabalho e Riscos no Trânsito Urbano na Ótica de Trabalhadores Motociclistas. **Physis Revista de Saúde Coletiva**, Rio de Janeiro, 18[2]: 339-360, 2008.

SLOVIC, P.; FISCHHOFF, B.; LICHTENSTEIN, S. Facts versus fears: understanding perceived risk. In: KAHNEMAN D, SLOVIC P, TVERSKY A, editors. **Judgment under uncertainty: heuristics and biases**. Cambridge: Cambridge University Press. p. 463-89, 1982.

THOMPSON, M.; WILDAVSKY, A. A Proposal to Create a Cultural Theory of Risk. In: KUNREUTHER, H.C.; LEY, E.V. (org.). **The Risk Analysis Controversy: An Institutional Perspective**. Berlin: Springer. p. 145-161, 1982.

THIELEN, I. P.; HARTMANN, R. C.; SOARES, D. P. Percepção de risco e excesso de velocidade. **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro, 24(1):131-139, jan. 2008.

THIRY-CHERQUES, H. R. Saturação em pesquisa qualitativa: estimativa empírica de dimensionamento. **Af-revista Pmkt**, São Paulo, v. 03, n. 1, p. 20-27, set. 2009.

VASCONCELLOS, E. A. O custo social da motocicleta no Brasil. **Revista dos Transportes Públicos - ANTP** - Ano 30/31 - 3º e 4º trimestres, 2008.

VERONESE, A. M.; OLIVEIRA, D. L. L. C. Os riscos dos acidentes de trânsito na perspectiva dos moto-boys: subsídios para a promoção da saúde. **Cad. Saúde Pública** [online]. v. 22, n. 12, 2006. Disponível em: <<http://www.scielo.org/pdf/csp/v22n12/20.pdf>>. Acesso em: 20 maio 2015.

WORLD HEALTH ORGANIZATION - WHO. **Global status report on road safety 2013: supporting a decade of action**. Geneva: World Health Organization, 2013.

APÊNDICES

APÊNDICE A - TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO (TCLE)



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO

Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri

Programa de Mestrado Profissional Saúde, Sociedade e Ambiente



TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO (TCLE)

Você está sendo convidada (o) a participar de uma pesquisa intitulada: “Compreensão dos fatores que motivam os motociclistas a se exporem aos riscos de acidentes no trânsito”, em virtude de ser um motociclista vítima de acidente de trânsito que deu entrada no bloco cirúrgico do Hospital João XXIII.

A pesquisa é coordenada pelo enfermeiro Fábio de Jesus Santos, mestrando do programa Saúde Sociedade e Ambiente da UFVJM, sob orientação das professoras Doutoras Rosane Luzia de Souza Morais e Silvia Regina Paes.

A sua participação não é obrigatória sendo que, a qualquer momento da pesquisa, você poderá desistir e retirar seu consentimento. Sua recusa não trará nenhum prejuízo para sua relação com o pesquisador, com a UFVJM ou com o Hospital João XXIII.

Os objetivos desta pesquisa são: compreender os fatores que motivam os motociclistas a escolherem a motocicleta como um meio de transporte, apesar dessa ser considerada como meio de alto risco para acidentes no trânsito, identificar esses fatores que motivam os motociclistas, verificar se os motociclistas percebem o risco ao conduzir uma motocicleta, identificar possíveis comportamentos inseguros dos motociclistas no trânsito, conhecer atitudes de prevenção de acidentes praticadas pelos motociclistas. Caso você decida aceitar o convite, será submetido (a) a uma entrevista individual semi-estruturada, guiada por um roteiro comum a todos os voluntários, que será gravada na forma de áudio e transcrita para posterior análise. O tempo previsto para a sua participação é a duração da entrevista, ou seja, em torno de uma hora.

É importante informar que você poderá se sentir desconfortável ao responder alguma das perguntas ou compartilhar informações pessoais ou confidenciais, porém você não precisa responder a qualquer pergunta, sem prejuízo algum, se sentir que ela é muito pessoal ou sentir desconforto em falar.

Você não terá benefícios diretos nesta pesquisa, entretanto acredita-se que esta pesquisa possa de forma indireta contribuir, futuramente, para reduzir o impacto dos acidentes de trânsito sobre a saúde da população, reduzindo os gastos públicos com a saúde e reduzindo o impacto nos custos sociais e econômicos, no que diz respeito à previdência social, absenteísmo no trabalho e na escola, além disso, pode também contribuir com a ampliação do conhecimento gerado na literatura científica.

Os resultados desta pesquisa poderão ser apresentados em seminários, congressos e similares, entretanto, os dados/informações obtidos por meio da sua participação serão confidenciais e sigilosos, não possibilitando sua identificação. Não haverá pagamento para sua participação na pesquisa e nem para outros participantes. Você não terá nenhum gasto com a pesquisa, portanto não será reembolsado.

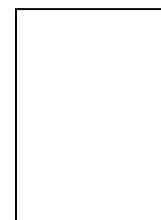
Você receberá uma cópia deste termo onde constam o telefone e o endereço do pesquisador principal, podendo tirar suas dúvidas sobre o projeto e sobre sua participação agora ou em qualquer momento.

Coordenador do Projeto: Fábio de Jesus Santos
Endereço: Rua João de Paula 190, Apto 404, Sagrada Família, BH/MG
Telefone: (38) 99959 1313

Declaro que entendi os objetivos, a forma de minha participação, riscos e benefícios da pesquisa e aceito o convite para participar. Autorizo a publicação dos resultados da pesquisa, a qual garante o anonimato e o sigilo referente à minha participação.

Nome do sujeito da pesquisa: _____

Assinatura do sujeito da pesquisa: _____



Informações – Comitê de Ética em Pesquisa da UFVJM
Rodovia MGT 367 - Km 583 - nº 5000 - Alto da Jacuba–
Diamantina/MG CEP39100000
Tel.: (38)3532-1240 –
Coordenador: Prof. Disney Oliver Sivieri Junior
Secretaria: Ana Flávia de Abreu
Email: cep.secretaria@ufvjm.edu.br e/ou cep@ufvjm.edu.br.

Informações – Comitê de Ética em Pesquisa da FHEMIG
Alameda Álvaro Celso, 100, Sta. Efigênia, BH-MG.
Telefone: (31)3239-9552.
E-mail: cep@fhemig.mg.gov.br

APÊNDICE B - ROTEIRO DA ENTREVISTA

- 1) Como aconteceu seu acidente?
- 2) Por que você acha que o acidente aconteceu?
- 3) Você acha que a motocicleta é um veículo perigoso no trânsito?
- 4) Por que você escolheu a motocicleta como meio de transporte?
- 5) Você percebe algum risco ao conduzir uma motocicleta? Qual?
- 6) Você realiza manobras perigosas no trânsito? (Se sim, perguntar o por quê)
- 7) O que você faz para evitar acidentes no trânsito com a motocicleta?
- 8) Você utilizava a motocicleta como veículo de trabalho?
- 9) Você continuará a conduzir motocicleta quando sair do hospital ou assim que tiver condições? (Se sim ou não, perguntar o por quê)

APÊNDICE C - FORMULÁRIO SOCIODEMOGRÁFICO

Formulário Sociodemográfico	
Nome: _____	
Cidade: _____ Bairro: _____	
Sexo: <input type="checkbox"/> Masculino <input type="checkbox"/> Feminino	
Data Nascimento: ____/____/____ Idade: ____ (anos)	
Raça/cor: <input type="checkbox"/> branco <input type="checkbox"/> negro <input type="checkbox"/> pardo <input type="checkbox"/> indígena <input type="checkbox"/> amarelo <input type="checkbox"/> não deseja declarar.	
Estado civil: <input type="checkbox"/> solteiro <input type="checkbox"/> casado/união estável <input type="checkbox"/> viúvo <input type="checkbox"/> separado/divorciado.	
Profissão/ocupação: _____	
Possui filhos: <input type="checkbox"/> sim <input type="checkbox"/> não; Quantos: _____	
Vínculo empregatício: <input type="checkbox"/> Registro em Carteira <input type="checkbox"/> Autônomo <input type="checkbox"/> Sem vínculo <input type="checkbox"/> Desempregado <input type="checkbox"/> Empresário.	
Renda pessoal mensal: <input type="checkbox"/> menos de um salário mínimo <input type="checkbox"/> 1 a 2 salário mínimos <input type="checkbox"/> 3 a 4 salários mínimos <input type="checkbox"/> 5 a 6 salários mínimos <input type="checkbox"/> 7 a 8 salários mínimos <input type="checkbox"/> mais de 9 salários mínimos.	
Renda familiar mensal: <input type="checkbox"/> menos de um salário mínimo <input type="checkbox"/> 1 a 2 salário mínimos <input type="checkbox"/> 3 a 4 salários mínimos <input type="checkbox"/> 5 a 6 salários mínimos <input type="checkbox"/> 7 a 8 salários mínimos <input type="checkbox"/> mais de 9 salários mínimos.	
Grau de Instrução: <input type="checkbox"/> Analfabeto <input type="checkbox"/> Fundamental Incompleto <input type="checkbox"/> fundamental completo <input type="checkbox"/> médio incompleto <input type="checkbox"/> médio completo <input type="checkbox"/> superior incompleto <input type="checkbox"/> superior completo <input type="checkbox"/> pós-graduado.	
Já teve outro acidente de moto: <input type="checkbox"/> sim <input type="checkbox"/> não	

APÊNDICE D – FORMAÇÃO DE CATEGORIA INICIAL NA PERSPECTIVA DA MOTIVAÇÃO

Entrevistado	Categorias Iniciais	Verbalizações das entrevistas (Unidade de Registro)
E_01	Gosto pela motocicleta	“porque eu gosto [...]”
	Mais barato	“[...] e também porque é mais barato.”
E_02	Mais rápido	“por ser mais rápido [...]”
	Único veículo disponível	“por causa que no momento está sendo o único que eu tenho, mas eu preferia de carro, quando eu tinha o carro eu ia de carro. Mas estes dias estava sem carro, vendi o carro semana passada, então tava usando a moto.”
E_03	Economia	“mais econômico [...]”
	Mais rápido	“mais rápido [...]”
	Gosto pela motocicleta	“é por causa que moto é bom mesmo”.
	Gosto pela motocicleta	“Eu gosto de moto.”
	Gosto pela motocicleta	“porque eu gosto mesmo”.
	Gosto pela motocicleta	“assim que melhorar” (Você continuará a conduzir motocicleta quando sair do hospital ou assim que tiver condições?).
E_04	Único veículo disponível	“eu não tinha outra coisa para vim. Tava de moto, eu vim de moto.”
E_05	Mais rápido	“rápido [...]”
	Praticidade	“prático, tem que ser a motocicleta [...]”
	Gosto pela motocicleta	“ainda mais pra quem gosta, eu gosto a paixão né [...]”
	Ganho no tempo	“Eu gosto de andar de ônibus, não vou mentir não, adoro, mas não gosto de esperar o ônibus, se tivesse assim um ônibus que ia passar 7 horas, então 7 horas eu tava La no ponto entrava dentro dele e cabou. O que mata é esperar entendeu, mas eu gosto de andar de ônibus, mas a moto pra mim por enquanto ta sendo a melhor escolha [...]”
	Gosto pela motocicleta	“eu gosto da moto. É aquela paixão né [...]”
	Economia	“a, moto é econômica [...]”
	Praticidade	“super prática né [...]”
E_06	A condição financeira é de ter uma moto	“porque minha condição financeira é de ter uma moto. Quando eu tirei carteira a única condição que eu tinha era pra comprar uma moto, pra trabalhar esses negócios, eu preciso dela entendeu?”
	Gosto pela motocicleta	“não, por que moto não tem jeito, pra quem gosta não tem jeito.”
	Ganho no tempo	“tem muito haver, o tempo que você gastaria uns 40 minutos você gasta 20 minutos de moto exemplo.”
E_07	Economia	“como se diz, economia [...]”
	Agilidade	“agilidade tudo te leva a escolher ela [...]”
	Gosto pela motocicleta	“é bem melhor [...]”

	Gosto pela motocicleta	“porém a gente gosta de uma coisa, a gente anda só na moto [...]”
	Gosto pela motocicleta	“é um gosto da gente, complicado é isso, cê aprende a gosta de uma coisa, o carro mesmo eu não tenho muito prazer em dirigir, mas a moto eu acho muito bom.”
E_08	Ganho no tempo	“bom na verdade eu tenho carro também, tenho uma moto e tenho carro, e quando eu comecei a faculdade eu tinha que sair muito cedo de carro prá ir prá faculdade, então foi por questão de tempo mesmo, prá economizar tempo, não foi por questão de dinheiro não, foi por questão de tempo a moto, enquanto de carro eu gastava uma hora e quarenta minutos de moto eu gastava 25 minutos prá chegar na faculdade então era um ganho de tempo muito grande, então a principal escolha pra ter a moto foi essa, a questão de tempo mesmo economizar tempo.”
	Ganho no tempo	“o transporte é um pouco complicado, pelo menos para mim, eu trabalho um pouco longe, estudo e se depender disso se de carro eu gasto uma hora, eu fiquei sem carro e sem moto em dezembro saia do serviço 10 horas da noite e chegava em casa meia noite e meia, então é muito cansativo, e se você tem uma moto ou um carro é preferível ir com um dos dois [...]”
E_09	Praticidade	“em termo de resolver muita coisa, entendeu.”
	Economia	“custo também, entendeu, com moto cê trabalha com ela, cê consegue quase tudo com motocicleta com carro fica mais difícil né, os custos são bem mais.”
	Ganho no tempo	“tempo, cê gasta 20 minutos no carro na moto cê gasta na moto 8 minutos.”
	Praticidade	“moto é tudo mais fácil né.”
E_10	Gosto pela motocicleta	“eu comecei a rodar com a moto, comecei a pegar gosto por ela, ai já tem, desde de setembro do ano passado que eu peguei ela [...]”
	Ganho no tempo	“questão de tempo”.
	Praticidade	“[...] questão de acesso, também mobilidade”.
	Ganho no tempo	“você chega muito mais rápido, né [...]”
	Economia	“passagem hoje em dia passagem de Ibirete com esta crise que tá tendo é cinco e cinquenta, cinco e cinquenta eu coloco, cinco e cinquenta pra ir e mais para voltar, mais ônibus de Eldorado pra onde eu fui trabalhar, fui trabalhar no Mercado, pego de Ibirete pro Eldorado do Eldorado eu pego outro ônibus, então só pra ir é mais 8 reais, contando tudo dá mais de 16 reais, então assim você coloca 10 reais de gasolina cê roda a semana toda, entendeu?”
E_11	Economia	“primeiramente eu escolhi por causa da questão financeira mesmo, né [...]”
	Agilidade	“[...] e depois a trabalho né, mexendo com informática o cliente liga pro cê tá indo ali resolver [...]”
	Economia	“então a princípio foi por questão financeira [...]”
	Agilidade	“em segundo lugar por ser um meio de transporte ágil pra mim ta resolvendo minhas coisas na rua a trabalho.”
E_12	Economia	“porque ela é mais barata [...]”
	Ganho no tempo	“é o tempo. Minha vida é muita corrida né, olha só eu pego serviço 5 horas da manhã, não 5 horas da tarde e largo uma hora da manhã, ai só que a minha namorada mora lá no bairro União ai o cê já chega do serviço cansado doido pra dormir, ainda tem que vê sua namorada uma

		hora da manhã, ai fica muito cansado, ai fica doido pra chegar em casa, dormir tomar banho cume [...].
E_13	Mais rápido	“olha, é um meio de transporte mais rápido [...].”
	Economia	“mais econômico [...].”
	Ganho no tempo	“adianta muito na minha área de trabalho [...].”
	Gosto pela motocicleta	“adrenalina, achava legal e tal, achava interessante, gostava, até hoje eu gosto, eu já correr em motocross, era piloto de motocross, ai a gente acha que nunca vai acontecer com a gente né, mais ai sempre acontece.”
	Ganho no tempo	“resolve meus problemas muito mais rápido do que um carro, eu consigo resolver tudo, vão supor até meio dia eu consigo resolver tudo, de carro eu fico o dia inteiro e não resolvo nada.”
E_14	Economia	“carregar meu filho, para facilitar, pra combustível mais barato, economizar mais o carro, entendeu?”
	Praticidade	“usava por necessidade, usava pra questão de às vezes até de estacionar hoje lá na cidade hoje é difícil de estacionar, numa cidade com mais de 100 mil habitantes, não é pra falar que lá é igual aqui não, mas tem mais de 100 mil habitantes, não é graaande não, mas moto facilita mais pra estacionar.”
E_15	Mais rápido	“O fato que meio de transporte mais rápido [...].”
	Economia	“mais barato [...].”
	Ganho no tempo	“ai falei assim porque não comprar uma moto, né, chegar mais cedo no serviço também, eu evitava de pegar dois ônibus sendo que de moto eu gastava 15 minutos de casa até meu trabalho”.

APÊNDICE E – FORMAÇÃO DE CATEGORIA INICIAL NA PERSPECTIVA DA PERCEPÇÃO DE RISCO

Entrevistado	Categorias Iniciais	Verbalizações das entrevistas (Unidade de Registro)
E_01	Percepção clara do risco	“É bastante.” (respondendo a pergunta, Você acha que a motocicleta é um veículo perigoso no trânsito?).
	Percepção clara do risco	“a, percebo.”
	Percepção clara do risco	“pneu furar, capotar, o zoto esbarrar no cê na BR.”
E_02	Percepção clara do risco	“com certeza” (respondendo a pergunta, Você acha que a motocicleta é um veículo perigoso no trânsito?).
	Risco relacionado a terceiros	“é perigoso assim, por causa de imprudência dos outros [...]”
	Risco relacionado a terceiros	“por causa de imprudência dos outros se torna um veículo perigoso”.
	Risco relacionado a terceiros	“sim. Vários, situações de você se envolver em acidentes são vários, é muita imprudência [...]”
E_03	Risco relacionado ao condutor	“se eu estivesse em uma velocidade um pouco menor conseguiria para a moto antes de bater [...]”
	Percepção clara do risco	“ê, eu acho que é mesmo. Perigoso.” (respondendo a pergunta, Você acha que a motocicleta é um veículo perigoso no trânsito?).
	Risco relacionado a terceiros	“os motoristas de carro é doido de mais eles nem olha nada, eles só quer chegar e entrar nas ruas.”
	Percepção clara do risco	“[...] porque moto qualquer coisa cê cai atoinha.”
E_04	Risco associado à exposição corporal	“perigoso é né, porque não tem nada pra te proteger, se ocê cair bater você machuca”.
	Risco associado à exposição corporal	“o risco de acidentes todos tem, mas a moto tem risco de machucar mais.”
	Risco contínuo	“olha eu acho que risco tem, mas depende muito do que você está fazendo e do que os outros vão fazer também, de qualquer jeito ta sujeito a risco.”
E_05	Risco relacionado ao condutor	“é um veículo perigoso, mas para quem tem cabeça, sempre é perigoso, se ocê andar na tranquila ali ô não vai acontecer nada com cê. Quantos anos eu andei na tranquila na minha faixa, prestando atenção em mim nos outros em todo mundo e não aconteceu nada, uma coisa que tem que ter é prestar atenção, é perigoso, mas se ocê prestar atenção andar com calma sem imprudência, vai tranquilo.”
	Risco relacionado a terceiros	“porque os outros não respeita.”
	Risco contínuo	“há, risco constante, igual este do acidente, tentei tirar o risco veio, o risco é inevitável, mas tem que correr o risco.”
E_06	Risco relacionado a terceiros	“sempre é o terceiro né, cê nunca cai de moto sozinho sempre há uma coisinha, cê tá moto cê não quer cair, cê não quer bater, cê não quer fazer nada cê quer chegar em casa inteiro. Ai sempre tem a terceira pessoa né, que é sempre a causa né, nunca ninguém chega assim a eu cair porque sei lá, durmi na moto, eu cai porque fui fazer a curva errada, você sempre cai por causa de um óleo, de um caminhão, de um fechada, de um pedestre, de uma faixa de pedestre escorregadia, sempre, é foda.”
	Risco contínuo	“toda hora, só de montar nela já tem o risco de sair e você nem saber o que acontece, você já monta e já ta correndo o risco, não só você, mas se você ta pilotando e alguém bate no cê, trânsito esse negócio, o risco é toda hora.”

	Risco contínuo	“Não tem jeito não tem outra opção, o risco, você corre o risco é toda hora você sai de casa já estar disposto a acontecer, só Deus mesmo.”
	Risco relacionado a terceiros	“por que os riscos de motoca eu falo com cê a verdade motoca não é pra qualquer um não. Tem hora que você tem que, ta achando que é só muntar nela e achar que vou andar tranquilo por que tranquilo cê tá tranquilo, mas na hora que cê tá no trânsito ali, trânsito cê pode vê que nem todo mundo respeita o trânsito da mesma forma que, tipo eu respeito, cê respeita, tem gente que não respeita então cê tem que ta.”
	Risco associado à exposição corporal	“Agente mesmo que trabalha de moto, agente mesmo é o paracheque da moto qualquer um que vem bate no cê entendeu.”
E_07	Risco associado à exposição corporal	“sim, muito, como se diz o paracheque é você mesmo [...]”
	Risco relacionado a terceiros	“sempre tem o risco, de pessoas, não dá gente, mas de outras pessoas que tavam vindo tava na sua frente, como se diz, depende dos locais de carro, como eu tenho carteira de carro também, a gente dá para vê também que a coluna do carro tampa o motociclista, então quando você vê você já entrou na frente do motociclista, talvez o motociclista ta certa, mais ele leva o prejuízo, não há falha do motorista do carro, mas sim que tampa e não deixa”.
E_08	Percepção clara do risco	“acho que é muito perigoso, eu sempre tive, sempre escutei muito para não andar de motocicleta, mas acabei andando durante alguns anos, já tive outros acidentes, mas não tão forte como esse, já tive acidente de escoriação, nunca quebrei nada nunca fraturei nada, já tive uns quatro a cinco acidentes, mas nada desse grau.”
	Risco contínuo	“quando estou conduzindo? Claro, vários momentos quando a gente ta, acredito eu e todos os motociclistas, a gente percebe vários riscos, é um carro que joga em cima de você, é um buraco, é uma lama, é um óleo, acho que não existe nada que tem mais risco que uma motocicleta na rua, é muito arriscado mesmo é muito difícil ainda mais numa cidade grande como Belo Horizonte. Cê tá todo dia ali pilotando, é um dia de cada vez.”
E_09	Risco relacionado a terceiros	“muitas vezes anda muito certo, pode andar certo, mas vem um cara todo errado que rebenta igual aconteceu comigo [...]”
	Risco relacionado ao condutor	“a, é sim, qualquer brechinha que tem a moto passa né. Muito errado, qualquer brechinha que tem a moto passa, esse que é o problema né.”
	Risco relacionado ao condutor	“demais, parece muito risco, só que é aquela, cê percebe que é um risco depois que cê fez né. Muitas vezes cê chega na loucura, sai cortando depois que cê para pensar, pô vei que merda que eu ia fazendo entendeu? É isso aí. O cara num pensa não tem hora que o cara age por impulso isso que é o problema.”
E_10	Risco associado à exposição corporal	“muito perigoso. Demais, demais, não tem segurança nenhuma.”
	Percepção clara do risco	“muito, muito, muito, infinitos, trânsito é muito arriscado. É roleta russa, você não sabe se vai cair ou não, por mais que você seja atencioso, por mais que você esteja andando certo, só que não é todo mundo que ta ali não [...]”
	Risco associado à exposição corporal	“bem maior porque você não tem segurança nenhuma.”
E_11	Risco associado à exposição corporal	“Demais num tem segurança nenhuma pra quem pilota né, pra quem ta na moto, isso ali qualquer, qualquer esbarrãozinho é chão, não tem como.”
	Risco relacionado ao condutor	“algum risco ao conduzir? Percebo, se o rapaz não for bem experto ali, qualquer coisinha qualquer erro seu ali no piloto cê também vai pro chão.”
	Percepção clara do risco	“existe. Muito risco, isso ali, uma areia que cê passar e acelerar em cima dela vai pro chão, um momento de distração sua que cê olhar pro lado assim e esquecer do lado de lá, cê também ta sujeito a alguma

		coisa, tem que ter muita atenção.”
E_12	Risco associado à exposição corporal	“sim, que moto não tem proteção nenhuma, sua única proteção é o seu peito fi, é uai.”
	Risco direto não percebido	“Não.” (resposta a pergunta: Você percebe algum risco ao conduzir uma motocicleta?)
	Risco direto não percebido	“Não.” (resposta a pergunta: você acha que não tem risco nenhum?)
	Risco relacionado ao condutor	“uai se o cara tiver cabeça não acontece nada com cê [...]”
	Risco relacionado ao condutor	“ela é perigoso pra quem anda igual doido, pra quem anda com cabeça e tudo mais não quer cortar ninguém não quer fazer gracinha, não é não.”
	Risco associado à exposição corporal	“o carro é mais protegido né, se eu tivesse o carro não ia acontece isso aqui comigo. Que carro não tem como cê machucar.”
E_13	Percepção clara do risco	“a, é um pouco perigoso, pra quem não sabe usar é um muito perigoso, mesmo pra quem sabe também já é perigoso né, mas é necessário é preciso, agente necessita dela não tem jeito.”
	Percepção clara do risco	“é muito perigoso, pra te falar a verdade praticamente tudo é risco.”
	Percepção clara do risco	“a gente pode cair, pode vir a bater ou alguém pode bater na gente, eu penso se furar um pneu dianteiro se tiver em alta velocidade você pode vir a cair tanto faz com o pneu traseiro ou soltar uma corrente, é bem perigoso sim na verdade.”
E_14	Percepção clara do risco	“Muito” (resposta a pergunta: Você acha que a motocicleta é um veículo perigoso no trânsito?).
	Percepção clara do risco	“percebe, porque é um veículo mais difícil de parar do que um carro né. Você pode tombar, por um pé no chão e não equilibrar. Ou parar e de repente, né. Ou mesmo você confia numa pessoa num cruzamento o outro vem errado atravessa o cruzamento e machuca a gente entendeu?”
	Percepção clara do risco	“a moto é muito traiçoeira, entendeu? A moto é o seguinte um carro pode te jogar debaixo de um caminhão, ou ocê mesmo pode cair debaixo de um caminhão ou na frente de um carro e vim um carro e passa por cima do cê.”
E_15	Risco relacionado ao condutor	“eu acho o condutor mais perigoso que a moto, eu acho. Acho sim o condutor, não a motocicleta.”
	Percepção clara do risco	“a todo momento, a todo momento existe risco sim, porque tanto da sua parte, você pode cometer um vacilo ou o condutor de outro carro ou de outra moto, a moto pode ta na sua frente ou atrás pode esbarrar , esbarrar em você, de toda forma tem risco sim, tem sim [...]”

APÊNDICE F – FORMAÇÃO DE CATEGORIA INICIAL NA PERSPECTIVA DOS COMPORTAMENTOS INSEGUROS

Entrevistado	Categorias Iniciais	Verbalizações das entrevistas (Unidade de Registro)
E_01	Falta de atenção	“acho que foi falta de atenção da parte dela e mais também da minha [...]”
E_02	-	Não observado.
E_03	Alta velocidade	“eu tava num cem por hora, minha moto é uma falco”.
E_04	-	Não observado.
E_05	Costurando	“vou falar que sim né, por que custurar é manobra perigosa, então você custura, não tem um que não custura né.”
	Alta velocidade	“Acelera, anda acelerado...”
E_06	Falta de atenção	“foi falta de atenção de nos dois...”
	Andar no Corredor	“Só que agente anda no corredor...”
	Costurando	...“cê tá corredor cê fica disviando, sai de um sai de outro, então isso pra mim é manobra perigoso né, eu faço [...]”
	Alta velocidade	“às vezes ultrapassa. Acaba que você pode vê né, não atoa que tem esse negócio de radar, quando o radar ta daqui uns faltando uns 100 metros, se a pista é de 60, você já está a 70 e ai na hora que você ta vendo o radar cê dá uma reduzida e ai na hora que passou dali se tiver que colocar acima de novo cê coloca. Isso é lógica mesmo.”
E_07	Pressa demais	“sim, claro, o motociclista também sempre é muito imprudente, sempre quer chegar primeiro.”
	Andar no Corredor	“eu andava muito correndo, a partir de um certo tempo eu comecei a ouvi muito acidente, como se diz, a gente vai traumatizando, esses tempo como se diz eu to bem reduzido.”
E_08	Falta de atenção	“e eu tenho a minha culpa de não ta mais atento também no trânsito se tivesse um pouco mais atento, eu divia tá distraindo porque foi tão rápido que não conseguir nem freiar [...]”
	Ultrapassagem perigosa	“já realizei algumas já, algumas, é ultrapassagem muito acelerado [...]”
	Andar no corredor	“...passar em corredor, corredor hoje nem é permitido, passar no corredor desviando de carro eu já fiz, depois que eu tive minhas ultimas quedas eu parei com isso...”
	Alta velocidade	“...eu não me arriscava mais parei de me arriscar, parei de tentar, parei de correr tanto, eu já cheguei a correr muito, muito mesmo.”
E_09	Falta de atenção	“imprudência, tanto dele como a minha né, poderia ter prestado mais atenção [...]”
	Ultrapassagem perigosa	“Muitas vezes cê chega na loucura, sai cortando depois que cê para pensar, pô vei que merda que eu ia fazendo entendeu? É isso aí.”
	Costurando	“custurando sim.”
	Agir por impulso	“não tem hora que o cara age por impulso isso que é o problema [...]”
E_10	-	Não identificado.
E_11	Andar no corredor	“manobras perigosas. Em algumas vezes sim, acaba que a gente realiza pela facilidade de passar com a moto num corredor, de fazer uma conversão ali rápido sem parar só dá uma olhada.”
	Alta velocidade	“na BR sim.” (quando perguntou: Anda em alta velocidade?).
E_12	Falta de atenção	“eu queria cortar o ônibus, aí tinha um ônibus e um carro aí na hora que eu joguei, assim na hora que tirei do carro pra mim

		jogar na pista do ônibus eu não vi o ônibus vindo não, ai pegou eu [...]"
	Pressa demais	"pressa, pressa demais pra chegar em casa pra dormir [...]"
	Ultrapassagem perigosa	"ai o cê vai lá e quer fazer gracinha cortar o zoto, passar na frente do zoto [...]"
E_13	Conduzir sem condições alimentares	"eu acho que eu apaguei desmaiei tipo cuchilei pilotando, eu tava desde cedo, eu sai de casa era cedo não tinha tomado café direito, tava com pouco dinheiro, ai já era 3 horas da tarde e ainda não tinha cumido nada, foi aonde que eu acho que aconteceu, o que aconteceu deu ter apagado e batido no caminhão."
	Conduzir sem condições alimentares	"eu acho porque pelo fato de eu está sem almoçar, sem tomar café direito, ai eu fiquei meio aéreo ai aconteceu isso ai."
	Exibicionismo	"já realizei muitas, andava de uma roda, fazia manobras perigosas e tal e agora até parei [...]"
E_14	Falta de atenção	"falha minha, não vi, tinha que ter parado olhado direito [...]"
E_15	Uso de bebida alcoólica	"e tomei umas cervejas e outras né, e por volta de umas 2 horas da tarde também eu tinha que voltar pra abrir meu bar [...]"
	Pressa demais	"também tava querendo chover, ai nós viemos meio rápido né [...]"
	Uso de bebida alcoólica	"pelo fato de eu ter bebido também, de eu ter bebido não vou negar foi um dos fatos, um dos fatores sim [...]"
	Uso de bebida alcoólica	"mas, eu acho que foi imprudência mesmo a questão do gole mesmo da cerveja que a gente já tinha tomado..."
	Andar no corredor	"corredor sim, corredor sim [...]"
	Ultrapassagem perigosa	"este negócio assim de cê ultrapassar pela direita às vezes tem um ponto cego, por exemplo, o motorista não te vê, por exemplo, eu sou muito precavido com isso, eu sou muito precavido com isso, mas não que eu seja certinho, não vou falar com você que eu nunca fiz isso não, mas raramente eu faço isso, raramente eu faço."

APÊNDICE G – FORMAÇÃO DE CATEGORIA INICIAL NA PERSPECTIVA DAS ATITUDES DE PREVENÇÃO DE ACIDENTES

Entrevistado	Categorias Iniciais	Verbalizações das entrevistas (Unidade de Registro)
E_01	Andando devagar	“andando mais devagar [...]”
	Prestando atenção	“[...] e sempre prestando atenção.”
	Respeito às sinalizações	“acho que pilotar com consciência, sempre respeitando as sinalizações e andar ai de maneira adequada, certa”.
	Não realizar manobras perigosas	“não” (Você realiza manobras perigosas no trânsito?).
E_02	Respeito às sinalizações	“eu tava na minha mão certo, inclusive bem no canto, cheguei a pegar até no meio-fio para ele não me bater”.
	Não realizar manobras perigosas	“não” (Você realiza manobras perigosas no trânsito?).
	Respeito às sinalizações	“sempre respeito bastante a sinalização, pedestre e tudo, ando bem prudente quanto a placa, parada obrigatória e tudo. Eu já sofri acidente não é a primeira vez, então sô bastante prudente com esta questão de moto.”
E_03	-	Não observado.
E_04	Prestando atenção	“eu procuro fazer o máximo, ficar atento sempre.”
E_05	Prestando atenção	“ligado o dia inteiro, presto atenção né tudo, olho tudo, dessa vez eu tava prestando atenção bastante atenção, porque eu presto muita atenção, mas foi uma coisa que o cara veio e “puf” [...]”
E_06	Prestando atenção	“prestar muita atenção, tem que prestar muita atenção, motociclista cê não tem que pilotar só pro cê, cê já pilota pro cê e pra quem ta do lado que é os carros. Cê tem que ta muito atento que qualquer hora cê entra dentro de um corredor então tem que atento num carro de um lado noutro carro se um fizer assim [...]”
E_07	Prestando atenção	“prestar atenção, principalmente, dirigir não só pra gente, mas pra gente e pra pessoa que ta do seu lado ou na sua frente, isso eu acho muito importante.”
E_08	Prestando atenção	“tento ser bem atencioso no trânsito, sempre tentei ser bem atencioso, olhar retrovisor [...]”
	Manutenção contínua da motocicleta	“manter a moto com freio, tudo ok, sempre não andar pela, minha moto é uma moto nova, não é uma moto vieja igual essas sem freio, é uma moto nova, pelo menos era nova antes do acidente [...]”
	Prestando atenção	“mais eu tento olhar muito, por exemplo, o cara ta dirigindo o carro quando eu vou ultrapassar ele eu tento vê ele olhando no retrovisor para vê se ele tá me vendo [...]”
E_09	Prestando atenção	“ter mais, sincronizar mais com o pedestre com o motorista, entendeu? Tentar o máximo possível de evitar confusão no trânsito, porque problema hoje disso ai é confusão no trânsito que transtorna isso ai tudo, mais prudência, o que causa isso ai, é tem que ter mais compaixão um com o outro.”
E_10	Andando devagar	“muito atencioso e não correr e não correr, não correr nada zero, andar normal [...]”
	Prestando atenção	“eu tava vindo tão tranquilo, tão tranquilo, eu tava vindo tão de boa, pra mim já pensando assim em me resguardar [...]”
E_11	Prestando atenção	“eu costumo ter muita atenção né, principalmente em lugar que vejo assim que é arriscado, eu ta cortando o cruzamento eu to sempre parando.
E_12	Andando devagar	“Andar devagar e respeitando as normas do trânsito.”

E_13	Andando devagar	“olha, para te falar a verdade, baixa velocidade [...]”
	Prestando atenção	“o máximo de atenção que eu puder, porque somente olhar retrovisor que o que todo mundo esquece, geralmente bate a maioria por causa dos retrovisor, falta de olhar o retrovisor , falta de atenção, eu tento fazer o máximo que for possível [...]”
E_14	Respeito às sinalizações	“Não, eu ando dentro da situação do trânsito.”
	Respeitar a sinalização	“Eu acho que evitar é isso é parar olhar e respeitar a sinalização e sempre andando com distância do veículo da frente porque a moto se torna mais perigosa do que cê andar com outro veículo, eu acho, aqui em Belo Horizonte por exemplo eu não tenho coragem de andar de moto aqui, não tenho [...]”
E_15	Andando devagar	“eu ando dentro do limite...”
	Sair de casa mais cedo	“é tanto que no trabalho, quando eu pegava serviço 8 horas eu saía de casa seis e meia, eu ia devagasim e chegava no serviço 7 horas, eu tinha uma hora tranquilo, então não tinha necessidade de correria.”
	Manter distância entre veículos	“acho que manter distância né, manter distância entre um veículo e outro eu acho que é fundamental [...]”
	Utilizar seta adequadamente	“sou um cara que eu tenho mania de seta, até dentro de um bairro, até numa rua assim [...]”

ANEXOS

ANEXO A – CARTA DE ANUÊNCIA

FHEMIG
FUNDAÇÃO HOSPITALAR DO
ESTADO DE MINAS GERAIS

DIGEPE – Gerência de Ensino e Pesquisa
Núcleo de Apoio ao Pesquisador – (31) 3239-9545 / 3239-9556

Carta de Anuência – 001/2016

Em princípio, concordamos em participar do projeto de pesquisa intitulado *Compreendendo os fatores que motivam os motociclistas a se exporem aos riscos no trânsito*, sob a responsabilidade do pesquisador *Fábio de Jesus Santos*.

No entanto, salientamos que o projeto somente será iniciado em qualquer uma das Unidades da Fundação Hospitalar do Estado de Minas Gerais - Fhemig - após sua aprovação pelo Comitê de Ética em Pesquisa da *Instituição Proponente – UFVJM* e posterior aprovação do projeto pela Gerência de Ensino e Pesquisa da Fhemig quanto aos aspectos técnicos, de risco estratégico e de potencial de patentes e, finalmente, pelo *Comitê de Ética em Pesquisa da Fhemig*. Tal decisão está baseada na Carta CONEP nº 0212, de 2010.

A Fhemig, enquanto Instituição Coparticipante, conhecendo a Resolução CONEP nº 466, de 2012, está ciente de suas responsabilidades no resguardo da segurança e do bem estar dos sujeitos de pesquisa que possam vir a ser nela recrutados por esse projeto.

Belo Horizonte, 11 de janeiro de 2016.

Deise Campos Cardoso Afonso
Dra. Deise Campos Cardoso Afonso
Gerente de Ensino e Pesquisa
Diretoria de Gestão de Pessoas
Fundação Hospitalar do Estado de Minas Gerais
Masp: 1287462-4

Denise Antônia de Paula
Denise Antônia de Paula
Diretora de Gestão de Pessoas
DIGEPE/FHEMIG
MASP: 616223-4

Alameda Vereador Alvaro Celso, 100. Bairro Santa Efigênia. CEP 30150-260 – Belo Horizonte

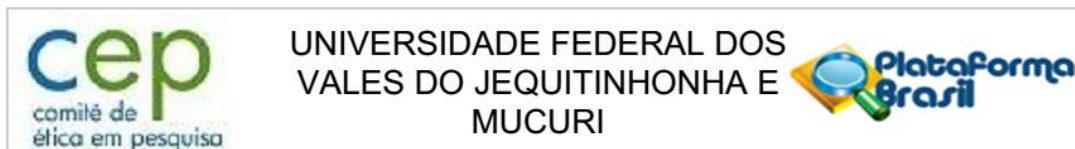
SIGED



00001724 2271 2316

Anote abaixo o número do SIPRO

ANEXO B – APROVAÇÃO DO COMITÊ DE ÉTICA EM PESQUISA DA UFVJM



PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP

DADOS DO PROJETO DE PESQUISA

Título da Pesquisa: COMPREENSÃO DOS FATORES QUE MOTIVAM OS MOTOCICLISTAS A SE EXPOREM AOS RISCOS DE ACIDENTES NO TRÂNSITO

Pesquisador: Fábio de Jesus Santos

Área Temática:

Versão: 3

CAAE: 51018515.0.0000.5108

Instituição Proponente: Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri

Patrocinador Principal: Financiamento Próprio

DADOS DO PARECER

Número do Parecer: 1.397.344

Apresentação do Projeto:

Os acidentes de trânsito geram grandes prejuízos para a sociedade. Aproximadamente 1,24 milhões de pessoas morrem em acidentes de trânsito por ano em todo o mundo e entre 20 e 50 milhões de pessoas sofrem traumatismos não fatais, sendo que 23% das mortes de trânsito no mundo ocorrem com os motociclistas. No ano de 2013 foram registrados no SUS 170.805 internações por acidentes de trânsito e isso gerou um gasto de R\$ 231 milhões com os atendimentos às vítimas dos acidentes. Desse total, 88.682 acidentes foram devido às motocicletas, gerando um custo ao SUS de R\$ 114 milhões, apresentando um crescimento de 170,8% em relação ao ano de 2008 e foram 12.040 mortes relacionadas aos acidentes com motocicletas, correspondendo a 28% dos mortos no transporte terrestre. Apesar do alto risco para acidentes que os motociclistas estão sujeitos no trânsito, porque a motocicleta ainda é uma opção para esses condutores? Este trabalho apresenta como objetivo principal compreender os fatores que motivam os motociclistas a escolherem a motocicleta como um meio de transporte, na perspectiva do acidentado no período de internação hospitalar. Propõe também identificar os fatores que motivam os motociclistas, verificar se os motociclistas percebem o risco ao conduzir uma motocicleta, identificar possíveis comportamentos inseguros dos motociclistas no trânsito e conhecer atitudes de prevenção de

Endereço: Rodovia MGT 367 - Km 583, nº 5000

Bairro: Alto da Jacuba

CEP: 39.100-000

UF: MG

Município: DIAMANTINA

Telefone: (38)3532-1240

Fax: (38)3532-1200

E-mail: cep@ufvjm.edu.br



UNIVERSIDADE FEDERAL DOS
VALES DO JEQUITINHONHA E
MUCURI



Continuação do Parecer: 1.397.344

acidentes praticadas pelos motociclistas. Compreendendo melhor os fatores que motivam os motociclistas a exporem ao risco de acidentes de trânsito, facilitará a elaboração de políticas públicas que visem intervir de forma direta ou indireta nestes fatores reduzindo a possível exposição desses sujeitos ou até mesmo amenizando os riscos perante o trânsito a qual estão expostos. O estudo será do tipo qualitativo com estudo de caso. O local de estudo será o Bloco cirúrgico do Hospital João XXIII, hospital referência em trauma do Estado de Minas Gerais, no período de Março de 2016 a

Abril de 2016. O número de participantes será definido pela saturação da amostragem. O método de coleta de dados será a entrevista semiestruturada gravada na forma de áudio e transcrita para posterior análise. Para caracterizar a amostra da pesquisa serão coletadas algumas informações referentes ao perfil sociodemográfico dos participantes. As entrevistas serão realizadas na sala de recuperação pós-anestésica quando os pacientes estiverem em condições clínicas de respondê-las. Esperasse compreender os fatores que motivam os motociclistas a se exporem aos riscos de acidentes no trânsito, assim como, identificar os fatores que motivam os motociclistas, verificar se os motociclistas percebem o risco ao conduzir uma motocicleta, identificar possíveis comportamentos inseguros, conhecer atitudes de prevenção de acidentes.

Objetivo da Pesquisa:

Objetivo Primário:

Compreender os fatores que motivam os motociclistas a escolherem a motocicleta como um meio de transporte, na perspectiva do acidentado no período de internação hospitalar.

Objetivo Secundário:

- identificar os fatores que motivam os motociclistas; - verificar se os motociclistas percebem o risco ao conduzir uma motocicleta; - identificar possíveis comportamentos inseguros dos motociclistas no trânsito;- conhecer atitudes de prevenção de acidentes praticadas pelos motociclistas.

Avaliação dos Riscos e Benefícios:

Riscos:

O participante deverá disponibilizar seu tempo para a entrevista e poderá eventualmente se sentir desconfortável ao responder as perguntas. No entanto, ele terá a liberdade em se recusar a responder qualquer uma das perguntas, sem prejuízo algum para ele e sua relação com o pesquisador, UFVJM e o Hospital João XXIII ou outra instituição eventualmente associada. Medidas para se resguardar a privacidade do paciente serão tomadas, tais como: entrevista em tom audível apenas para o paciente, não realizar entrevista no horário de visitas e colocar um biombo ao lado

Endereço: Rodovia MGT 367 - Km 583, nº 5000

Bairro: Alto da Jacuba

CEP: 39.100-000

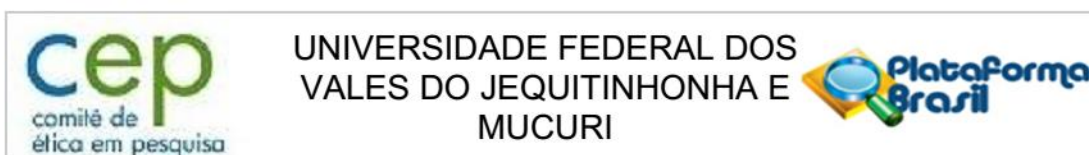
UF: MG

Município: DIAMANTINA

Telefone: (38)3532-1240

Fax: (38)3532-1200

E-mail: cep@ufvjm.edu.br



Continuação do Parecer: 1.397.344

do leito do participante, dando mais privacidade durante a entrevista.

Benefícios:

A pesquisa não oferece benefícios diretos para os participantes, entretanto acredita-se que, de forma indireta, possa contribuir, futuramente, para intervenções e políticas públicas. No sentido de reduzir o impacto dos acidentes de trânsito sobre a saúde da população, diminuindo os gastos públicos com a saúde e reduzindo o impacto nos custos sociais e econômicos, no que diz respeito à previdência social, absenteísmo no trabalho e na escola. Além disso, pode também contribuir com a ampliação do conhecimento gerado na literatura científica.

Comentários e Considerações sobre a Pesquisa:

Metodologia Proposta:

O estudo será do tipo qualitativo com estudo de caso. O local de estudo será o Bloco cirúrgico do Hospital João XXIII, hospital referência em trauma do Estado de Minas Gerais, no período de Março a Abril de 2016. O Hospital recebe pacientes de toda a região metropolitana de Belo Horizonte e às vezes até fora dessa. O público alvo será composto pelos motociclistas vítimas de acidentes de trânsito que deram entrada no bloco cirúrgico do Hospital João XXIII. O tamanho da amostra será definido pela saturação da amostragem que determina quando as observações deixam de ser necessárias, pois nenhuma informação nova coletada alterará a compreensão do fenômeno estudado (THIRY-CHERQUES, 2009). Thiry-Cherques (2009) verificou que o ponto de saturação é atingido em, no máximo, quinze observações, ou seja, esperasse que nesta pesquisa a amostra seja composta de no máximo 15 sujeitos. O método de coleta de dados será a entrevista semi-estruturada gravada na forma de áudio e transcrita para posterior análise. Para caracterizar a amostra da pesquisa serão coletadas algumas informações referentes ao perfil sociodemográfico dos participantes. As entrevistas serão realizadas na sala de recuperação pós-anestésica quando os pacientes estiverem em condições clínicas de respondê-las. O paciente receberá a explicação sobre a pesquisa, quais os objetivos, quais os riscos e benefícios que ele terá ao participar da pesquisa, será ressaltado que a participação no trabalho é voluntária e que os resultados da pesquisa serão posteriormente utilizados para fins de divulgação científica, sendo a identidade do participante mantida em sigilo e que em qualquer momento o paciente pode desistir da pesquisa sem nenhum prejuízo. Após esta explicação ele será convidado a participar da pesquisa e caso aceite deverá assinar o Termo de Consentimento

Endereço: Rodovia MGT 367 - Km 583, nº 5000
Bairro: Alto da Jacuba **CEP:** 39.100-000
UF: MG **Município:** DIAMANTINA
Telefone: (38)3532-1240 **Fax:** (38)3532-1200 **E-mail:** cep@ufvjm.edu.br



UNIVERSIDADE FEDERAL DOS
VALES DO JEQUITINHONHA E
MUCURI



Continuação do Parecer: 1.397.344

Livre e Esclarecido que será entregue para leitura e esclarecimento, antes da entrevista, e ainda o entrevistador reforçará as informações contidas neste termo. O TCLE será assinado pelo pesquisador responsável e pelo participante em duas vias, uma será entregue ao voluntário e outra ficará de posse do pesquisador.

Critério de Inclusão:

Motociclistas apresentando quadro clínico estável e sem dor intensa e aceitar a sua participação no estudo e assinar previamente o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE).

Critério de Exclusão:

Doentes mentais que não conseguem responder por si, pacientes com rebaixamento neurológico (Escala de Coma de Glasgow igual ou menor que 8), paciente com sequelas mais graves como amputações, que inviabilize futuramente a condução de motocicletas, pacientes com humor deprimido; confusos; e menores de 18 anos não acompanhados pelos pais ou responsáveis.

Considerações sobre os Termos de apresentação obrigatória:

Foi apresentado o Projeto de Pesquisa, Folha de Rosto, Cronograma, TCLE.

Recomendações:

- Segundo a Carta Circular nº. 003/2011/CONEP/CNS, de 21/03/11, há obrigatoriedade de rubrica em todas as páginas do TCLE pelo sujeito de pesquisa ou seu responsável e pelo pesquisador, que deverá também apor sua assinatura na última página do referido termo.

- Relatório final deve ser apresentado ao CEP ao término do estudo em 30/07/2016. Considera-se como antiética a pesquisa descontinuada sem justificativa aceita pelo CEP que a aprovou.

Conclusões ou Pendências e Lista de Inadequações:

O projeto atende aos preceitos éticos para pesquisas envolvendo seres humanos preconizados na Resolução 466/12 CNS.

Este parecer foi elaborado baseado nos documentos abaixo relacionados:

Tipo Documento	Arquivo	Postagem	Autor	Situação
Informações Básicas do Projeto	PB_INFORMAÇÕES_BÁSICAS_DO_PROJETO_594726.pdf	22/01/2016 20:19:49		Aceito

Endereço: Rodovia MGT 367 - Km 583, nº 5000

Bairro: Alto da Jacuba

CEP: 39.100-000

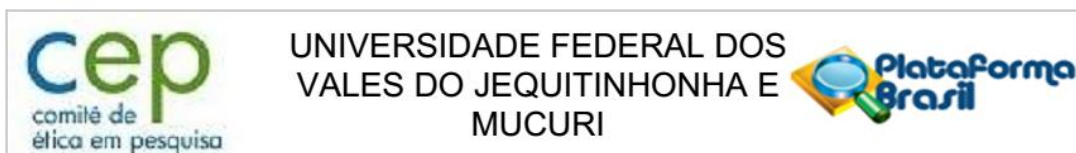
UF: MG

Município: DIAMANTINA

Telefone: (38)3532-1240

Fax: (38)3532-1200

E-mail: cep@ufvjm.edu.br



Continuação do Parecer: 1.397.344

Projeto Detalhado / Brochura Investigador	projeto_fabio_22_01_2016_b.docx	22/01/2016 20:18:48	Fábio de Jesus Santos	Aceito
Outros	fabio_carta_anuencia.pdf	18/01/2016 21:59:00	Fábio de Jesus Santos	Aceito
Outros	apendice_a_roteiro_entrevista_30_11_15.docx	17/01/2016 20:07:39	Fábio de Jesus Santos	Aceito
Outros	apendice_b_formulario_sociodemografico.docx	16/11/2015 15:42:29	Fábio de Jesus Santos	Aceito
TCLE / Termos de Assentimento / Justificativa de Ausência	TCLE.docx	16/11/2015 15:35:18	Fábio de Jesus Santos	Aceito
Folha de Rosto	fabio_folha_de_rosto.pdf	16/11/2015 15:26:31	Fábio de Jesus Santos	Aceito

Situação do Parecer:

Aprovado

Necessita apreciação da CONEP:

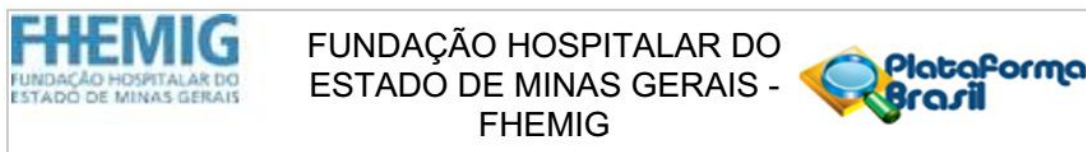
Não

DIAMANTINA, 28 de Janeiro de 2016

Assinado por:
Disney Oliver Sivieri Junior
(Coordenador)

Endereço: Rodovia MGT 367 - Km 583, nº 5000
Bairro: Alto da Jacuba **CEP:** 39.100-000
UF: MG **Município:** DIAMANTINA
Telefone: (38)3532-1240 **Fax:** (38)3532-1200 **E-mail:** cep@ufvjm.edu.br

ANEXO C – APROVAÇÃO DO COMITÊ DE ÉTICA EM PESQUISA DA FHEMIG



PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP

Elaborado pela Instituição Coparticipante

DADOS DO PROJETO DE PESQUISA

Título da Pesquisa: COMPREENSÃO DOS FATORES QUE MOTIVAM OS MOTOCICLISTAS A SE EXPOREM AOS RISCOS DE ACIDENTES NO TRÂNSITO

Pesquisador: Fábio de Jesus Santos

Área Temática:

Versão: 1

CAAE: 51018515.0.3001.5119

Instituição Proponente: Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri

Patrocinador Principal: Financiamento Próprio

DADOS DO PARECER

Número do Parecer: 1.414.015

Apresentação do Projeto:

Projeto devidamente encaminhado, contando com aprovação do CEP da Instituição Proponente – Universidade Federal Dos Vales Do Jequitinhonha E Mucuri.

O estudo será do tipo qualitativo com estudo de caso. O local de estudo será o Bloco cirúrgico do Hospital João XXIII, no período de Março a Abril de 2016. O público alvo será composto pelos motociclistas vítimas de acidentes de trânsito que deram entrada no bloco cirúrgico do Hospital João XXIII. A amostra seja composta de no máximo 15 sujeitos, levando-se em consideração o critério de saturação.

Os critérios de inclusão são: devem apresentar quadro clínico estável e sem dor intensa e aceitar a sua participação no estudo e assinar previamente o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE). O método de coleta de dados será a entrevista semi-estruturada gravada na forma de áudio e transcrita para posterior análise. Para caracterizar a amostra da pesquisa serão coletadas algumas informações referentes ao perfil sociodemográfico dos participantes. As entrevistas serão realizadas na sala de recuperação pós-anestésica quando os pacientes estiverem em condições

Endereço: Alameda Vereador Álvaro Celso, 100

Bairro: Bairro Santa Efigênia

CEP: 30.150-260

UF: MG

Município: BELO HORIZONTE

Telefone: (31)3239-9552

Fax: (31)3239-9552

E-mail: cep@themig.mg.gov.br



FUNDAÇÃO HOSPITALAR DO
ESTADO DE MINAS GERAIS -
FHEMIG



Continuação do Parecer: 1.414.015

clínicas de respondê-las. O paciente receberá a explicação sobre a pesquisa, quais os objetivos, quais os riscos e benefícios que ele terá ao participar da pesquisa, será ressaltado que a participação no trabalho é voluntária e que os resultados da pesquisa serão posteriormente utilizados para fins de divulgação científica, sendo a identidade do participante mantida em sigilo e que em qualquer momento o paciente pode desistir da pesquisa sem nenhum prejuízo.

Objetivo da Pesquisa:

OBJETIVO GERAL

- compreender os fatores que motivam os motociclistas a escolherem a motocicleta como um meio de transporte, na perspectiva do acidentado no período de internação hospitalar.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- identificar os fatores que motivam os motociclistas;
- verificar se os motociclistas percebem o risco ao conduzir uma motocicleta;
- identificar possíveis comportamentos inseguros dos motociclistas no trânsito;
- conhecer atitudes de prevenção de acidentes praticadas pelos motociclistas.

Avaliação dos Riscos e Benefícios:

- RISCOS: o estudo apresenta baixos riscos, pois se baseia em entrevistas e preenchimento de questionários, sem intervenção clínica.
- BENEFÍCIOS: não há benefícios diretos para os participantes, mas há para a comunidade científica em geral e para a FHEMIG.

Comentários e Considerações sobre a Pesquisa:

- Projeto: Relevante, pertinente e de valor científico;
- Metodologia: Adequada para se alcançar o objetivo proposto;
- Currículos: Com competência reconhecida para a condução do estudo;
- Cronograma: Adequado;
- Aspectos Éticos: O projeto cumpre a Res.466/2012 do CNS-MS.

Considerações sobre os Termos de apresentação obrigatória:

- Projeto: devidamente descrito;
- TCLE: adequado para o perfil da amostra, devendo incluir os dados do CEP-FHEMIG;

Endereço: Alameda Vereador Álvaro Celso, 100

Bairro: Bairro Santa Efigênia

CEP: 30.150-260

UF: MG

Município: BELO HORIZONTE

Telefone: (31)3239-9552

Fax: (31)3239-9552

E-mail: cep@fhemig.mg.gov.br



FUNDAÇÃO HOSPITALAR DO
ESTADO DE MINAS GERAIS -
FHEMIG



Continuação do Parecer: 1.414.015

- FR: devidamente preenchida e assinada;
- Parecer GEP: aprovado.

Recomendações:

- Enviar semestralmente ao CEP-FHEMIG os relatórios parciais e/ou final da pesquisa via Plataforma Brasil.

- Incluir no TCLE o contato do CEP-FHEMIG: Alameda Álvaro Celso, 100, Sta. Efigênia, BH-MG. Telefone: (31)3239-9552. e-mail: cep@fhemig.mg.gov.br

Conclusões ou Pendências e Lista de Inadequações:

- O estudo pode ser realizado sem restrições, devendo apenas adequar o TCLE com os dados do CEP-FHEMIG.

Considerações Finais a critério do CEP:

Este parecer foi elaborado baseado nos documentos abaixo relacionados:

Tipo Documento	Arquivo	Postagem	Autor	Situação
Informações Básicas do Projeto	PB_INFORMAÇÕES_BÁSICAS_DO_PROJETO_594726.pdf	22/01/2016 20:19:49		Aceito
Projeto Detalhado / Brochura Investigador	projeto_fabio_22_01_2016_b.docx	22/01/2016 20:18:48	Fábio de Jesus Santos	Aceito
Informações Básicas do Projeto	PB_INFORMAÇÕES_BÁSICAS_DO_PROJETO_594726.pdf	18/01/2016 21:59:47		Aceito
Outros	fabio_carta_anuencia.pdf	18/01/2016 21:59:00	Fábio de Jesus Santos	Aceito
Informações Básicas do Projeto	PB_INFORMAÇÕES_BÁSICAS_DO_PROJETO_594726.pdf	17/01/2016 20:25:17		Aceito
Projeto Detalhado / Brochura Investigador	projeto_fabio_17_01_2016.docx	17/01/2016 20:09:24	Fábio de Jesus Santos	Aceito
Outros	apendice_a_roteiro_entrevista_30_11_15.docx	17/01/2016 20:07:39	Fábio de Jesus Santos	Aceito
Informações Básicas do Projeto	PB_INFORMAÇÕES_BÁSICAS_DO_PROJETO_594726.pdf	16/11/2015 15:48:15		Aceito
Outros	apendice_b_formulario_sociodemografico.docx	16/11/2015 15:42:29	Fábio de Jesus Santos	Aceito
Outros	apendice_a_roteiro_entrevista.docx	16/11/2015 15:39:05	Fábio de Jesus Santos	Aceito

Endereço: Alameda Vereador Álvaro Celso, 100

Bairro: Bairro Santa Efigênia

CEP: 30.150-260

UF: MG

Município: BELO HORIZONTE

Telefone: (31)3239-9552

Fax: (31)3239-9552

E-mail: cep@fhemig.mg.gov.br



FUNDAÇÃO HOSPITALAR DO
ESTADO DE MINAS GERAIS -
FHEMIG



Continuação do Parecer: 1.414.015

TCLE / Termos de Assentimento / Justificativa de Ausência	TCLE.docx	16/11/2015 15:35:18	Fábio de Jesus Santos	Aceito
Projeto Detalhado / Brochura Investigador	projeto_fabio_13_11_2015.docx	16/11/2015 15:32:12	Fábio de Jesus Santos	Aceito
Folha de Rosto	fabio_folha_de_rosto.pdf	16/11/2015 15:26:31	Fábio de Jesus Santos	Aceito

Situação do Parecer:

Aprovado

Necessita Apreciação da CONEP:

Não

BELO HORIZONTE, 18 de Fevereiro de 2016

Assinado por:
Vanderson Assis Romualdo
(Coordenador)

Endereço: Alameda Vereador Álvaro Celso, 100

Bairro: Bairro Santa Efigênia

CEP: 30.150-260

UF: MG

Município: BELO HORIZONTE

Telefone: (31)3239-9552

Fax: (31)3239-9552

E-mail: cep@fhemig.mg.gov.br

